

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเกี่ยวกับการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 2 ชุด แยกเป็นแบบสอบถามชุดที่ 1 ทำการสอบถามจากผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 100 ราย แบ่งกลุ่มออกเป็น 2 กลุ่มคือวิสาหกิจขนาดกลางและวิสาหกิจขนาดย่อม โดยเก็บจากกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลาง จำนวน 37 ราย และกลุ่มวิสาหกิจขนาดย่อม จำนวน 63 ราย ทั้งที่จดทะเบียนกับกรมการค้าและไม่ได้จดทะเบียนกับกรมการค้า โดยอาศัยเกณฑ์การจ้างงานในการแบ่งกลุ่ม และแบบสอบถามชุดที่ 2 ทำการสอบถามจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 20 ราย ซึ่งผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ SMEs

จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 100 ราย โดยทำการสอบถามเกี่ยวกับ ขนาดของวิสาหกิจโดยใช้จำนวนการจ้างงานเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่ม (ดูตารางที่ 2.1 ประกอบ) รูปแบบของกิจการ และ ระยะเวลาการดำเนินงาน ผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

4.1.1 ขนาดของวิสาหกิจ

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ใช้จำนวนการจ้างงานของผู้ประกอบการ SMEs เป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่มของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.1 พบว่าจากกลุ่มตัวอย่างวิสาหกิจทั้งหมด 100 ราย ในอำเภอสันกำแพงเป็นวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 37 ประกอบด้วย กิจการการผลิต ที่มีจำนวนการจ้างงาน ระหว่าง 51 – 200 คน คิดเป็นร้อยละ 24 กิจการค้าส่ง ที่มีจำนวนการจ้างงาน ระหว่าง 26 - 50 คน คิดเป็นร้อยละ 11 และ กิจการค้าปลีก ที่มีจำนวนการจ้างงาน ระหว่าง 16 - 30 คน คิดเป็นร้อยละ 2 และวิสาหกิจขนาดย่อม คิดเป็นร้อยละ 63 ประกอบด้วย กิจการการผลิต ที่มีจำนวนการจ้างงาน ไม่เกิน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 15 กิจการค้าส่ง ที่มีจำนวน

การจ้างงาน ไม่เกิน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 26 และกิจการค้าปลีก ที่มีจำนวนการจ้างงาน ไม่เกิน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 22

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในอำเภอสันกำแพง

ลักษณะวิสาหกิจ	วิสาหกิจขนาดกลาง	วิสาหกิจขนาดย่อม	รวม
กิจการการผลิต	24	15	39
กิจการการค้าส่ง	11	26	37
กิจการค้าปลีก	2	22	24
รวม	37	63	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.1.2 รูปแบบของกิจการ SMEs

ในการศึกษาครั้งนี้ รูปแบบของกิจการ ประกอบด้วย การจดทะเบียนในรูปแบบบริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด และร้านค้าทั่วไป เป็นต้น

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.2 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่เป็นร้านค้า คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมาคือ บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37 และ ห้างหุ้นส่วนจำกัด คิดเป็นร้อยละ 14 ตามลำดับ ซึ่งวิสาหกิจขนาดกลางส่วนใหญ่จดทะเบียนในรูปแบบบริษัท คิดเป็นร้อยละ 54.1 และวิสาหกิจขนาดย่อมส่วนใหญ่เป็นร้านค้าทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 63.5

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของรูปแบบของกิจการ SMEs

วิสาหกิจ	รูปแบบของกิจการ SMEs				รวม
	บริษัท	ห้างหุ้นส่วน จำกัด	ร้านค้า	อื่นๆ	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	20 (54.1)	9 (24.3)	8 (21.6)	0 (0)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	17 (27)	5 (7.9)	40 (63.5)	1 (1.6)	63 (100)
รวม	37	14	48	1	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.1.3 ระยะเวลาการดำเนินงานของ SMEs

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.3 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs มีระยะเวลาการดำเนินงาน อยู่ระหว่าง 1-30 ปี คิดเป็นระยะเวลาเฉลี่ย 11.25 ปี ส่วนใหญ่มีระยะเวลาดำเนินงานระหว่าง 1-9 ปี คิดเป็นร้อยละ 44 รองลงมามีระยะเวลาดำเนินงาน ระหว่าง 10-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 42 และระยะเวลาดำเนินงาน ตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 14 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของระยะเวลาการดำเนินงานของ SMEs

ระยะเวลาการดำเนินงาน	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1 – 9 ปี	44	44
10 – 19 ปี	42	42
20 ปีขึ้นไป	14	14
รวม	100	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.2 ข้อมูลทั่วไปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการศึกษาข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ SMEs จำนวน 100 ราย ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากที่สุด จำนวน 20 แห่ง ซึ่งการศึกษาได้ทำการแจกแบบสอบถามธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยทำการสอบถามเกี่ยวกับ ระยะเวลาการดำเนินงาน จำนวนพนักงาน กลุ่มของสินค้าส่งออกที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้บริการ บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง เลือกใช้บริการ ซึ่งมีผลการศึกษา ดังนี้

4.2.1 ระยะเวลาการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.4 พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีระยะเวลาการดำเนินงานโดยเฉลี่ย 11.7 ปี โดยช่วงระยะเวลาที่ดำเนินการมากที่สุดระหว่าง 1-9 ปี คิดเป็นร้อยละ 45 รองลงมา มีระยะเวลาระหว่าง 10-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 25 ระยะเวลาระหว่าง 20-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 และ 30 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของระยะเวลาการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ระยะเวลาการดำเนินงาน	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1 - 9 ปี	9	45
10 - 19 ปี	5	25
20 - 29 ปี	4	20
30 ปีขึ้นไป	2	10
รวม	20	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.2.2 จำนวนพนักงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.5 พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีจำนวนพนักงาน โดยเฉลี่ย 40 คน โดยมีจำนวนพนักงานระหว่าง 1-20 คน และ 21-60 คน ในสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 40 รองลงมา มีจำนวนพนักงานตั้งแต่ 61 คนขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ โดยธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประกอบด้วย พนักงานจำนวน 3 แผนกหลัก คือ แผนกการบรรจุหีบห่อและการขนส่ง เป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 55.03 ส่วนอันดับ 2 คือแผนกประจำสำนักงาน คิดเป็นร้อยละ 39.63 และแผนกการตลาด (พนักงานเสนอขาย) คิดเป็นร้อยละ 5.34 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของพนักงานในธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จำนวนพนักงาน	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1 - 20 คน	8	40
21 – 60 คน	8	40
61 คน	4	20
รวม	20	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.2.3 กลุ่มของสินค้าส่งออกที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้บริการ

การศึกษาได้จัดกลุ่มของสินค้าส่งออก แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม คือ กลุ่มผ้า กลุ่มเซรามิก กลุ่มไม้ และกลุ่มสินค้าหัตถกรรม โดยให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำการจัดอันดับของสินค้าส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพงที่ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากที่สุด

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.6 พบว่ากลุ่มสินค้าที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้บริการมากที่สุด คือกลุ่มสินค้าหัตถกรรม เป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 50 ส่วนใหญ่เป็นผลิตภัณฑ์ทำจากกระดาษสา ร่ม พัด โคมไฟจากกระดาษสา เครื่องจักสานจากใบกก เป็นต้น ส่วนอันดับ 2 คือกลุ่มไม้ คิดเป็นร้อยละ 45 ส่วนใหญ่เป็นไม้แกะสลัก เฟอร์นิเจอร์ ผลิตภัณฑ์จากไม้มะม่วง เป็นต้น ส่วนอันดับ 3 คือกลุ่มผ้า คิดเป็นร้อยละ 50 ส่วนใหญ่เป็นผ้าฝ้าย ผ้าไหม เสื้อผ้าสำเร็จรูป และอันดับสุดท้าย คือกลุ่มเซรามิก คิดเป็นร้อยละ 35 ส่วนใหญ่เป็นศิลาดล เครื่องปั้น

ดินเผา เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่มเซรามิคค่อนข้างน้อยในอำเภอ
สันกำแพง

ตารางที่ 4.6 แสดงกลุ่มของสินค้าส่งออกในอำเภอสันกำแพงที่ใช้บริการจากธุรกิจขนส่งสินค้า
ระหว่างประเทศ

สินค้าส่งออก	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	จัดอันดับ
กลุ่มผ้า (ร้อยละ)	3 (15)	1 (5)	10 (50)	6 (30)	3
กลุ่มเซรามิค (ร้อยละ)	1 (5)	3 (15)	6 (30)	7 (35)	4
กลุ่มไม้ (ร้อยละ)	6 (30)	9 (45)	2 (10)	3 (15)	2
กลุ่มหัตถกรรม (ร้อยละ)	10 (50)	7 (35)	2 (10)	1 (5)	1
รวม	20 (100)	20 (100)	20 (100)	20 (100)	

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่ธุรกิจขนส่งสินค้านำระหว่างประเทศเลือกเป็นอันดับ 1

4.2.4 การเลือกใช้บริการธุรกิจขนส่งสินค้านำระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs

ในอำเภอสันกำแพง

จากการสอบถามโดยให้ธุรกิจขนส่งสินค้านำระหว่างประเทศ เรียงลำดับการให้บริการ
ที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการมากที่สุด ประกอบด้วย บริการด้านการจัดทำเอกสารเพื่อ
การส่งออก บริการด้านพิธีการศุลกากร บริการด้านการบรรจุหีบห่อสินค้า และ บริการรับชำระ
ค่าสินค้า เป็นต้น

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.7 พบว่าบริการที่ผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอ
สันกำแพง เลือกใช้บริการมากที่สุด สรุปได้ดังนี้

อันดับ 1 คือบริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังท่าเรือหรือโรงงานไปยังท่าอากาศยาน) คิดเป็นร้อยละ 35 เนื่องจากการขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นสิ่งจำเป็น เป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือสู่ท่าเรือหรือท่าอากาศยาน เพื่อการส่งออกต่อไป

อันดับ 2 คือบริการจัดส่งสินค้าทางอากาศแบบด่วนพิเศษ คิดเป็นร้อยละ 25 ซึ่งธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ให้บริการจะมี ทั้งธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นตัวแทนในการให้บริการทางอากาศแบบด่วนพิเศษ จาก FEDEX , DHL , UPS และ TNT หรือสามารถใช้บริการโดยตรงจากผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบด่วนพิเศษ ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ประกอบการ SMEs จะส่งกรณีที่สินค้าจำนวนน้อย น้ำหนักเบา หรือเอกสารที่ต้องส่งถึงมือลูกค้า เพื่อแสดงสิทธิในการรับสินค้า ณ ปลายทาง

อันดับ 3 คือบริการจัดหาค่าธรรมเนียม คิดเป็นร้อยละ 30 เนื่องจากเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นสำหรับการขนส่ง เพราะเป็นการเช่าพื้นที่เรือขนส่งสินค้าหรือเช่าพื้นที่บนเครื่องบิน ซึ่งภายในประเทศจะขนส่งโดยใช้รถบรรทุก แต่เมื่อสินค้าออกจากประเทศค่าธรรมเนียมจึงเป็นค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียเพื่อให้สินค้าไปถึงประเทศปลายทางได้อย่างสมบูรณ์

อันดับ 4 คือบริการจัดทำเอกสารเพื่อการส่งออก คิดเป็นร้อยละ 20 ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรเป็นอย่างมาก แต่เมื่อพิจารณาในอันดับ 3 พบว่าบริการด้านการจัดทำเอกสารเพื่อการส่งออกมีความสำคัญมากกว่าทั้งนี้การจัดทำเอกสารจะต้องระบุรายละเอียดที่ชัดเจน เกี่ยวกับตัวสินค้า ผู้รับปลายทาง เป็นต้น

อันดับ 5 คือการบริการด้านพิธีการศุลกากร คิดเป็นร้อยละ 20 กล่าวคือเมื่อทำการขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังท่าเรือหรือท่าอากาศยานจะต้องผ่านพิธีการศุลกากรทุกครั้ง

อันดับ 6 คือบริการด้านการบรรจุหีบห่อสินค้า คิดเป็นร้อยละ 25 ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ประกอบการ SMEs จะทำการบรรจุหีบห่อเองเพื่อลดต้นทุนในการขนส่งให้กับลูกค้า

อันดับ 7 คือบริการจัดหาประกันภัย คิดเป็นร้อยละ 25 ลูกค้าส่วนใหญ่หลีกเลี่ยงเพราะเป็นการเพิ่มต้นทุนการขนส่งทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงใช้เป็นเครื่องมือในการแข่งขันทางการตลาดโดยจัดทำโปรโมชั่น เพื่อมอบให้กับลูกค้า

อันดับ 8 คือบริการชำระค่าสินค้า คิดเป็นร้อยละ 30 เนื่องจากผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่จะให้ลูกค้าชำระเงินโดยตรง

ตารางที่ 4.7 การเลือกใช้บริการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง

บริการ	ไม่ตอบ	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5	อันดับ 6	อันดับ 7	อันดับ 8	รวม	จัดอันดับ
เอกสาร	3 (15)	3 (15)	3 (15)	3 (15)	4 (20)	2 (10)	1 (5)	1 (5)	0 (0)	20 (100)	4
พิธีการ	3 (15)	1 (5)	3 (15)	2 (10)	5 (25)	4 (20)	0 (0)	1 (5)	1 (5)	20 (100)	5
หีบห่อ	3 (15)	3 (15)	1 (5)	3 (15)	0 (0)	5 (25)	4 (20)	1 (5)	0 (0)	20 (100)	6
ชำระเงิน	4 (20)	1 (5)	0 (0)	1 (5)	0 (0)	0 (0)	4 (20)	4 (20)	6 (30)	20 (100)	8
ขนส่งภายใน	4 (20)	7 (35)	4 (20)	2 (10)	3 (15)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	20 (100)	1
ค่าระวาง	4 (20)	0 (0)	6 (30)	4 (20)	3 (15)	3 (15)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	20 (100)	3
ประกันภัย	4 (20)	0 (0)	0 (0)	1 (5)	0 (0)	2 (10)	4 (20)	5 (25)	4 (20)	20 (100)	7
อากาศ ด่วนพิเศษ	0 (0)	5 (25)	0 (0)	1 (5)	2 (10)	0 (0)	3 (15)	4 (20)	5 (25)	20 (100)	2

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเลือกเป็นอันดับ 1

4.3 พฤติกรรมของผู้ประกอบการ SMEs ในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการศึกษาพฤติกรรมของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 100 ราย โดยทำการสอบถามเกี่ยวกับ ประเภทของลูกค้า ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการ สินค้าส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs ระยะเวลาที่ใช้บริการจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รูปแบบการขนส่งสินค้าที่เลือกใช้บริการ และบริการที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น มีผลการศึกษา ดังนี้

4.3.1 ประเภทของลูกค้าผู้ประกอบการ SMEs

ในการศึกษาครั้งนี้ ต้องการทราบถึงลูกค้าของผู้ประกอบการ SMEs จัดอยู่ในประเภทใด ซึ่งประกอบด้วย ผู้ค้าส่ง นักท่องเที่ยว และ กลุ่มลูกค้าประเภทอื่น ๆ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.8 พบว่าลูกค้าของผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่เป็นผู้ค้าส่ง จัดเป็นลูกค้าประจำ มีการติดต่อซื้อขายเป็นเวลานาน คิดเป็นร้อยละ 71 รองลงมาคือนักท่องเที่ยว ที่มาจับจ่ายสินค้า ไว้เป็นของที่ระลึก เพื่อนำกลับประเทศ คิดเป็นร้อยละ 20 และลูกค้าอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 9 ตามลำดับ ซึ่งวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมส่วนใหญ่ลูกค้าที่ซื้อเป็นผู้ค้าส่ง คิดเป็นร้อยละ 75.7 และ 68.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของประเภทของลูกค้าผู้ประกอบการ SMEs

วิสาหกิจ	ประเภทของลูกค้า			รวม
	ผู้ค้าส่ง	นักท่องเที่ยว	อื่น ๆ	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	28 (75.7)	7 (18.9)	2 (5.4)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	43 (68.3)	13 (20.6)	7 (11.1)	63 (100)
รวม	71	20	9	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.3.2 ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการ

ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการ SMEs สามารถเลือกใช้บริการจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้หลากหลายบริษัท หรือเลือกใช้บริการบอยที่สุดเพียงแห่งใดแห่งหนึ่ง ซึ่งเมื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ เกี่ยวกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เลือกใช้ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.9 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากหลากหลายบริษัท พบว่าหกอันดับแรกที่ได้รับ ความนิยมและเลือกใช้บริการ คือ Vpack คิดเป็นร้อยละ 53 โดยวิสาหกิจขนาดกลางใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 35.8 และวิสาหกิจขนาดย่อม ใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 64.2 Pioneer คิดเป็นร้อยละ 50 โดยวิสาหกิจขนาดกลางใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 32 และวิสาหกิจขนาดย่อมใช้บริการ

คิดเป็นร้อยละ 68 DHL คิดเป็นร้อยละ 48 โดยวิสาหกิจขนาดกลางใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 54.2 และวิสาหกิจขนาดย่อมใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 45.8 CCS และ Boonma cargo มีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 43 โดยวิสาหกิจขนาดกลางใช้บริการ CCS คิดเป็นร้อยละ 30.2 และ Boonma cargo คิดเป็นร้อยละ 32.6 และวิสาหกิจขนาดย่อมใช้บริการ CCS คิดเป็นร้อยละ 69.8 และ Boonma cargo คิดเป็นร้อยละ 67.4 และอันดับสุดท้ายคือ Ricco คิดเป็นร้อยละ 41 โดยวิสาหกิจขนาดกลางใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 24.4 และวิสาหกิจขนาดย่อม คิดเป็นร้อยละ 75.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการ (กรณีเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

บริการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ	วิสาหกิจขนาดกลาง		วิสาหกิจขนาดย่อม		รวม
	ใช้บริการ	ร้อยละ	ใช้บริการ	ร้อยละ	
CCS	13	30.2	30	69.8	43
Vpack	19	35.8	34	64.2	53
Geo	7	46.7	8	53.3	15
Boonma cargo	14	32.6	29	67.4	43
Pioneer	16	32	34	68	50
Ricco	10	24.4	31	75.6	41
Regent logistics	3	33.3	6	66.7	9
Schenker	10	38.5	16	61.5	26
Premier	3	25	9	75	12
Everest Quer	4	28.6	10	71.4	14
FEDEX	15	44.1	19	55.9	34
DHL	26	54.2	22	45.8	48
TNT	7	41.2	10	58.8	17
UPS	16	50	16	50	32
Other	10	40	15	60	25

ที่มา : จากการศึกษา

เมื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs เลือกธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้บริการมากที่สุดเพียง 1 คำตอบ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.10 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่เลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จาก 20 บริษัท ซึ่งห้าอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 57 ได้แก่ Pioneer คิดเป็นร้อยละ 15 Boonma cargo คิดเป็นร้อยละ 12 CCS และ Vpack มีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 11 และ FEDEX คิดเป็นร้อยละ 8 ในส่วนของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอื่น ๆ ประกอบด้วยหลากหลายบริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น K.V.T cargo Pan cargo Conair เป็นต้น

ตารางที่ 4.10 ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการ (กรณีเลือกตอบ เพียง 1 ข้อ)

บริการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ	วิสาหกิจขนาดกลาง		วิสาหกิจขนาดย่อม		รวม
	ใช้บริการ	ร้อยละ	ใช้บริการ	ร้อยละ	
CCS	1	9.1	10	90.9	11
Vpack	3	27.3	8	72.7	11
Geo	2	66.7	1	33.3	3
Boonma cargo	9	75	3	25	12
Pioneer	5	33.3	10	66.7	15
Ricco	1	14.3	6	85.7	7
Regent logistics	0	0	2	100	2
Schenker	2	66.7	1	33.3	3
Premier	1	50	1	50	2
Everest Quer	1	25	3	75	4
FEDEX	3	75.5	5	62.5	8
DHL	3	50	3	50	6
TNT	1	100	0	0	1
UPS	3	30	3	50	6
Other	2	22.2	7	77.8	9

ที่มา : จากการศึกษา

4.3.4 สินค้าส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แบ่งสินค้าส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอต้นกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ออกเป็น 4 กลุ่ม คือ กลุ่มผ้า กลุ่มเซรามิก กลุ่มไม้ และ กลุ่มสินค้าหัตถกรรม มีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มผ้า ได้แก่ เครื่องแต่งกาย แจ็กเก็ต พรม เสื้อผ้าสำเร็จรูป ปลอกหมอน และสิ่งทอทุกชนิด เช่น ผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้ามัดหมี่ ผ้าทอ ผ้าใยถักยุง เป็นต้น

กลุ่มเซรามิก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากเซรามิก ทุกประเภท เครื่องปั้นดินเผา เครื่องเบญจรงค์ และศิลาดล เป็นต้น

กลุ่มไม้ ได้แก่ ไม้แกะสลัก ไม้แกะสลักฝังมุก เฟอร์นิเจอร์ แอนดิก ของเก่า ไม้ไผ่ ไม้มะม่วง เครื่องเรือนและอุปกรณ์ตกแต่งที่ทำจากไม้ เป็นต้น

กลุ่มสินค้าหัตถกรรม ได้แก่ ของที่ระลึก ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากกระดาษสา ร่ม พัด เครื่องจักสาน เทียนหอม และโคมไฟไม้ไผ่ เป็นต้น

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ส่งออกสินค้าประเภทกลุ่มไม้และกลุ่มสินค้าหัตถกรรมในสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 32 รองลงมาคือกลุ่มผ้า คิดเป็นร้อยละ 31 และกลุ่มเซรามิก คิดเป็นร้อยละ 5 ตามลำดับ ซึ่งวิสาหกิจขนาดกลางสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผ้า คิดเป็นร้อยละ 43.2 และวิสาหกิจขนาดย่อมส่วนใหญ่ส่งออกสินค้าหัตถกรรม คิดเป็นร้อยละ 39.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของสินค้าส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs

วิสาหกิจ	สินค้าส่งออก				รวม
	กลุ่มผ้า	กลุ่มเซรามิก	กลุ่มไม้	กลุ่มสินค้าหัตถกรรม	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	16 (43.2)	3 (8.1)	11 (29.7)	7 (20)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	15 (23.8)	2 (3.2)	21 (33.3)	25 (39.7)	63 (100)
รวม	31	5	32	32	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.3.5 ระยะเวลาที่ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ของผู้ประกอบการ SMEs

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.12 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉลี่ย 6.81 ปี โดยระยะเวลาที่ใช้บริการระหว่าง 1-9 ปี คิดเป็นร้อยละ 70 รองลงมาคือ ระยะเวลาที่ใช้บริการระหว่าง 10-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 27 และ ระยะเวลาตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 3

ตารางที่ 4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของระยะเวลาที่ใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ของผู้ประกอบการ SMEs

ระยะเวลาที่ใช้บริการ	จำนวน(ราย)	ร้อยละ
1- 9 ปี	70	70
10 - 19 ปี	27	27
20 ปีขึ้นไป	3	3
รวม	100	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.3.6 รูปแบบการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ SMEs

จากการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยให้ผู้ประกอบการ SMEs เลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่เลือกใช้บริการมากที่สุด ซึ่งประกอบด้วย รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล ทางอากาศ และทางอากาศแบบด่วนพิเศษ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.13 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่เลือกใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 73 รองลงมาคือรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศแบบด่วนพิเศษ คิดเป็นร้อยละ 17 และรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ ซึ่งวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเลือกใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล คิดเป็นร้อยละ 67.6 และ 76.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.13 แสดงจำนวนและร้อยละของรูปแบบการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ SMEs

วิสาหกิจ	รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ			รวม
	ทางทะเล	ทางอากาศ	ทางอากาศแบบ ด่วนพิเศษ	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	25 (67.6)	4 (10.8)	8 (21.6)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	48 (76.2)	6 (9.5)	9 (14.3)	63 (100)
รวม	73	10	17	100

ที่มา : จากการศึกษา

4.3.7 บริการที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้จากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในการศึกษานี้ ทำการสอบถาม ผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับบริการที่เลือกใช้จากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วย บริการด้านการจัดทำเอกสารเพื่อการส่งออกบริการด้านพิธีการศุลกากร บริการด้านการบรรจุหีบห่อสินค้า บริการรับชำระค่าสินค้า บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ บริการจัดหาท่าเรือ บริการจัดหาประกันภัยและบริการจัดส่งสินค้าทางอากาศแบบด่วนพิเศษ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.14 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่เลือกใช้บริการด้านการจัดทำเอกสารเพื่อการส่งออก เป็นอันดับ 1 คิดเป็นร้อยละ 74 อันดับ 2 คือ บริการด้านพิธีการศุลกากร คิดเป็นร้อยละ 72 อันดับ 3 คือ บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 71 อันดับ 4 คือ บริการจัดหาท่าเรือ คิดเป็นร้อยละ 53 และบริการด้านการบรรจุหีบห่อสินค้า คิดเป็นร้อยละ 48 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.14 แสดงจำนวนและร้อยละของบริการที่ผู้ประกอบการ SMES เลือกลงใช้บริการจาก
ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

บริการ	วิสาหกิจขนาดกลาง		วิสาหกิจขนาดย่อม	
	ใช้บริการ	ร้อยละ	ใช้บริการ	ร้อยละ
บริการด้านจัดทำเอกสาร เพื่อการส่งออก	25	33.8	49	66.2
บริการด้านพิธีการ ศุลกากร	24	33.3	48	66.7
บริการด้านการบรรจุหีบ ห่อสินค้า	12	25	36	75
บริการรับชำระค่าสินค้า	7	22.6	24	77.4
บริการขนส่งสินค้าภายใน ประเทศ	24	33.8	47	66.2
บริการด้านจัดหาค่า ระวาง	18	34	35	66
บริการจัดหาค่าประกัน ภัย	8	40	12	60
บริการจัดส่งสินค้าทาง อากาศแบบด่วนพิเศษ	11	40.7	16	59.3

ที่มา : จากการศึกษา

4.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs

เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 100 ราย นำมาวิเคราะห์ โดยกำหนดปัจจัยที่มีอิทธิพลในการศึกษา จำนวน 5 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่าง

ประเทศ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านการโฆษณา และการประชาสัมพันธ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และตลาดส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs และให้ผู้ประกอบการ SMEs เลือกระดับความสำคัญของปัจจัยทั้ง 5 ปัจจัยว่าปัจจัยใดมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการมากที่สุด

ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวมและวิเคราะห์ว่าปัจจัยแต่ละตัวเมื่อจำแนกตามขนาดของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะมีผลแตกต่างกันหรือไม่ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมผลการศึกษา มีดังต่อไปนี้

4.4.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ในการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยให้ผู้ประกอบการ SMEs เรียงลำดับตามความสำคัญ จากอันดับ 1- 5 ประกอบด้วย ปัจจัยด้านการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และตลาดส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.15 พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางให้ความสำคัญในปัจจัยด้านการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นอันดับแรก ส่วนอันดับ 2 ให้ความสำคัญในปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และอันดับ 3 ให้ความสำคัญในปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามลำดับ สำหรับวิสาหกิจขนาดย่อม ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.16 พบว่าวิสาหกิจขนาดย่อมให้ความสำคัญในปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นอันดับแรก ส่วนอันดับ 2 ให้ความสำคัญในปัจจัยด้านการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และอันดับ 3 ให้ความสำคัญในปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามลำดับ

ตารางที่ 4.15 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของวิสาหกิจขนาดกลาง

ปัจจัย	อันดับความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของวิสาหกิจขนาดกลาง					อันดับที่ได้
	1	2	3	4	5	
บริการ	14	12	10	1	0	1
ราคา	12	10	9	5	1	2
ความน่าเชื่อถือ	11	13	11	1	1	3
การโฆษณา	0	2	1	12	22	
ตลาดส่งออก	0		6	18	13	
รวม	37	37	37	37	37	

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่วิสาหกิจขนาดกลางเลือกเป็นอันดับ 1

ตารางที่ 4.16 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของวิสาหกิจขนาดย่อม

ปัจจัย	อันดับความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของวิสาหกิจขนาดย่อม					อันดับที่ได้
	1	2	3	4	5	
บริการ	19	32	10	2	0	2
ราคา	28	14	16	2	3	1
ความน่าเชื่อถือ	16	15	26	5	1	3
การโฆษณา	0		4	18	41	
ตลาดส่งออก	0	2	7	36	18	
รวม	63	63	63	63	63	

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่วิสาหกิจขนาดย่อมเลือกเป็นอันดับ 1

4.4.2 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับปัจจัยด้านต่าง ๆ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในการศึกษาครั้งนี้ ทำการวิเคราะห์ว่าปัจจัยแต่ละตัวเมื่อจำแนกตามขนาดของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะมีผลแตกต่างกันหรือไม่ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยทำการสอบถามความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านต่าง ๆ เหล่านี้ มีผลหรือไม่มีผลในการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ ปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี ปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร ปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ ปัจจัยด้านการได้รับการบริการที่รวดเร็ว ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพ ปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้า ปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่น ปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสบการณ์ในการทำงาน ปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ ปัจจัยด้าน

ความปลอดภัยในการขนส่ง ปัจจัยด้านธุรกิจเป็นเจ้าของคลังสินค้า ปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ เว็บไซต์ และตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป กลุ่มประเทศอเมริกา กลุ่มประเทศออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และกลุ่มประเทศเอเชีย

ซึ่งได้ทำการศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลโดยรวมต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs และทำการเปรียบเทียบวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับปัจจัยด้านต่าง ๆ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยจำแนกตามขนาดของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ ได้จำแนกขนาดของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศออกเป็น 2 กลุ่ม โดยใช้จำนวนการจ้างงานเป็นเกณฑ์ในการแบ่งกลุ่ม ของกิจการประเภทบริการ (ดูตารางที่ 2.1 ประกอบ) ซึ่งธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ มีการจ้างงานระหว่าง 51 – 200 คน คิดเป็นร้อยละ 21 ประกอบด้วย 4 บริษัท ได้แก่ SM. Logistics Pioneer Geo และ Regent logistics และธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก มีจำนวนการจ้างงาน ไม่เกิน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 79 ประกอบด้วย 16 บริษัท เช่น CCS Schenker Everest quer เป็นต้น เพื่อศึกษาว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแตกต่างกันหรือไม่ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูล มีดังนี้

1) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐานคุณภาพ และการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.17 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ มีความเห็นว่ามาตรฐาน คุณภาพ และการให้บริการที่ดี มีผล คิดเป็นร้อยละ 99 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 1

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 1.720 และค่า Significance เท่ากับ 0.190 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 97.3 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 2.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผลคิดเป็นร้อยละ 100

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.18 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐานคุณภาพและการให้บริการที่ดีไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผลคิดเป็นร้อยละ 100

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.19 ได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 1.654 และค่า Significance เท่ากับ 0.198 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 96.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 3.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผลคิดเป็นร้อยละ 100

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็น เกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพ และการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพ และการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลไม่แตกต่างกันสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่หรือขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.17 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	36 (97.3)	1 (2.7)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	63 (100)	0 (0)	63 (100)
รวม	99	1	100

Chi-Square = 1.720 , d.f. = 1 , Significance = 0.190

ตารางที่ 4.18 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	14 (100)	0 (0)	14 (100)
รวม	21	0	21

ตารางที่ 4.19 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดีของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	29 (96.7)	1 (3.3)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	49 (100)	0 (0)	49 (100)
รวม	78	1	79

Chi-Square = 1.654 , d.f. = 1 , Significance = 0.198

2) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้าน รูปแบบการ บริการที่ครบ วงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับรูปแบบการบริการที่ครบวงจร ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.20 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารูปแบบการบริการที่ครบวงจรมีผล คิดเป็นร้อยละ 98 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 2

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวมพบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.148 และค่า Significance เท่ากับ 0.700 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 97.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 2.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 98.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 1.6

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.21 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 2.100 และค่า Significance เท่ากับ 0.147 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 85.7 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 14.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 100

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กผลการศึกษาจากตารางที่ 4.22 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.620 และค่า Significance เท่ากับ 0.431 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 98 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 2

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่าขนาดใหญ่ ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.20 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจร		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	36 (97.3)	1 (2.7)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	62 (98.4)	1 (1.6)	63 (100)
รวม	98	2	100

Chi-Square = 0.148 , d.f. = 1 , Significance = 0.700

ตารางที่ 4.21 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	6 (85.7)	1 (14.3)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	14 (100)	0 (0)	14 (100)
รวม	20	1	21

Chi-Square = 2.100 , d.f. = 1 , Significance = 0.147

ตารางที่ 4.22 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านรูปแบบการบริการที่ครบวงจรของ ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	30 (100)	0 (0)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	48 (98)	1 (2)	49 (100)
รวม	78	1	79

Chi-Square = 0.620 , d.f. = 1 , Significance = 0.431

3) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.23 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ มีผลคิดเป็นร้อยละ 98 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 2

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 1.199 และค่า Significance เท่ากับ 0.274 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ ไม่มีความ

แตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 96.8 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 3.2

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัย ด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.24 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรม ต่างประเทศ ไม่มีความ แตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 100

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัย ด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.25 พบว่าได้ค่า Chi- Square เท่ากับ 1.256 และค่า Significance เท่ากับ 0.262 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรม ต่างประเทศ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้าน พนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 95.9 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 4.1

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็น เกี่ยวกับปัจจัยด้านพนักงานให้บริการมีความรู้ความสามารถด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของ ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่า ปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจ ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่า ขนาดใหญ่ ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำ ธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.23 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็น
ด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ
ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	37 (100)	0 (0)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	61 (96.8)	2 (3.2)	63 (100)
รวม	98	2	100

Chi-Square = 1.199 , d.f. = 1 , Significance = 0.274

ตารางที่ 4.24 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ความสามารถของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	14 (100)	0 (0)	14 (100)
รวม	21	0	21

ตารางที่ 4.25 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ความสามารถ ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านพนักงานให้บริการ มีความรู้ความสามารถของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	30 (100)	0 (0)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	47 (95.9)	2 (3.2)	49 (100)
รวม	77	2	79

Chi - Square = 1.256 , d.f.= 1 , Significance = 0.262

**4) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้
รับบริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ**

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการได้รับบริการที่รวดเร็ว ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.26 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการได้รับการบริการที่รวดเร็ว มีผลคิดเป็นร้อยละ 97 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 3

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับบริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 1.816 และค่า Significance เท่ากับ 0.178 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับบริการที่รวดเร็ว ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการได้รับบริการที่รวดเร็ว มีผลต่อ

วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 95.2 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 4.8

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.27 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็ว ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 100

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.28 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 1.909 และค่า Significance เท่ากับ 0.167 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็ว ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 93.9 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 6.1

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ และ ขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลไม่แตกต่างกันสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่หรือขนาดเล็ก ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านการให้บริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.26 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับบริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน การได้รับบริการที่รวดเร็ว		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	37 (100)	0 (0)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	60 (95.2)	3 (4.8)	63 (100)
รวม	97	3	100

Chi-Square = 1.816 , d.f. = 1 , Significance = 0.178

ตารางที่ 4.27 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับบริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการได้รับบริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	14 (100)	0 (0)	14 (100)
รวม	21	0	21

ตารางที่ 4.28 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับบริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการได้รับบริการที่รวดเร็วของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	30 (100)	0 (0)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	46 (93.9)	3 (6.1)	49 (100)
รวม	76	3	79

Chi-Square = 1.909 , d.f. = 1 , Significance = 0.167

5) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.29 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น มีผล คิดเป็นร้อยละ 63 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 37

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.018 และค่า Significance เท่ากับ 0.894 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่

อื่น มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 62.2 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 37.8 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 63.5 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 36.5

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.30 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 1.050 และค่า Significance เท่ากับ 0.306 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 85.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 14.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 64.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 35.7

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.31 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.340 และค่า Significance เท่ากับ 0.560 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 56.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 43.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 63.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 36.7

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.29 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่น		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	23 (62.2)	14 (37.8)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	40 (63.5)	23 (36.5)	63 (100)
รวม	63	47	100

Chi-Square = 0.018 , d.f. = 1 , Significance = 0.894

ตารางที่ 4.30 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	6 (85.7)	1 (14.3)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	9 (64.3)	5 (35.7)	14 (100)
รวม	15	6	21

Chi-Square = 1.050 , d.f. = 1 , Significance = 0.306

ตารางที่ 4.31 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าที่อื่นของ ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	17 (56.7)	13 (43.3)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	31 (63.3)	18 (36.7)	49 (100)
รวม	48	31	79

Chi-Square = 0.340 , d.f. = 1 , Significance = 0.560

6) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.32 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพ มีผล คิดเป็นร้อยละ 95 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 5

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม ได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 3.091 และค่า Significance เท่ากับ 0.079 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 92.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 7.9

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.33 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 100

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.34 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 3.268 และค่า Significance เท่ากับ 0.071 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 89.8 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 10.2

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านราคาต้นทุนที่เหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลไม่แตกต่างกันสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่หรือขนาดเล็ก ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านราคาต้นทุนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.32 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพ		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	37 (100)	0 (0)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	58 (92.1)	5 (7.9)	63 (100)
รวม	95	5	100

Chi-Square = 3.091 , d.f. = 1 , Significance = 0.079

ตารางที่ 4.33 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	14 (100)	0 (0)	14 (100)
รวม	21	0	21

ตารางที่ 4.34 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งเหมาะสมกับคุณภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	30 (100)	0 (0)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	44 (89.8)	5 (10.2)	49 (100)
รวม	74	5	79

Chi-Square = 3.268 , d.f. = 1 , Significance = 0.071

7) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการได้รับส่วนลดทางการค้า ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.35 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการได้รับส่วนลดทางการค้า มีผล คิดเป็นร้อยละ 54 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 46

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวมพบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.705 และค่า Significance เท่ากับ 0.401 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้า มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 59.5 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 40.5 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 50.8 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 49.2

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.36 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.382 และค่า Significance เท่ากับ 0.537 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้า มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 57.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 42.9 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 42.9 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 57.1

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.37 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.363 และค่า Significance เท่ากับ 0.547 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 60 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 40 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 53.1 และไม่มีผล คิดเป็น ร้อยละ 46.9

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่าขนาดใหญ่

ตารางที่ 4.35 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน การได้รับส่วนลดทางการค้า		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	22 (59.5)	15 (40.5)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	32 (50.8)	31 (49.2)	63 (100)
รวม	54	46	100

Chi-Square = 0.705 , d.f. = 1 , Significance = 0.401

ตารางที่ 4.36 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	4 (57.1)	3 (42.9)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	6 (42.9)	8 (57.1)	14 (100)
รวม	10	11	21

Chi-Square = 0.382 , d.f. = 1 , Significance = 0.537

ตารางที่ 4.37 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการได้รับส่วนลดทางการค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	18 (60)	12 (40)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	26 (53.1)	23 (46.9)	49 (100)
รวม	44	35	79

Chi-Square = 0.363 , d.f. = 1 , Significance = 0.547

8) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการได้รับค่าคอมมิชชั่น ผลการศึกษาจาก ตารางที่ 4.38 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการได้รับค่าคอมมิชชั่น มีผล คิดเป็นร้อยละ 26 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 74

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.086 และค่า Significance เท่ากับ 0.770 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่น ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่น มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 24.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 75.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 27 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 73

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.39 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.525 และค่า Significance เท่ากับ 0.469 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่น มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 14.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 85.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 28.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 71.4

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.40 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.000 และค่า Significance เท่ากับ 0.989 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 26.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 73.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 26.5 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 73.5

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่าขนาดใหญ่ ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.38 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน การได้รับค่าคอมมิชชั่น		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	9 (24.3)	28 (75.7)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	17 (27)	46 (73)	63 (100)
รวม	26	74	100

Chi-Square = 0.086 , d.f. = 1 , Significance = 0.770

ตารางที่ 4.39 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	1 (14.3)	6 (85.7)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	4 (28.6)	10 (71.4)	14 (100)
รวม	5	16	21

Chi-Square = 0.525 , d.f. = 1 , Significance = 0.469

ตารางที่ 4.40 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการได้รับค่าคอมมิชชั่นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	8 (26.7)	22 (73.3)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	13 (26.5)	36 (73.5)	49 (100)
รวม	21	58	79

Chi-Square = 0.000, d.f. = 1, Significance = 0.989

9) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.41 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง มีผล คิดเป็นร้อยละ 89 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 11

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 1.878 และค่า Significance เท่ากับ 0.171 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 94.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 5.4 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 85.7 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 14.3

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.42 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 1.750 และค่า Significance เท่ากับ 0.186 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 78.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 21.4

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.43 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.636 และค่า Significance เท่ากับ 0.425 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 93.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 6.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 87.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 12.2

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่าขนาดใหญ่

ตารางที่ 4.41 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	35 (94.6)	2 (5.4)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	54 (85.7)	9 (14.3)	63 (100)
รวม	89	11	100

Chi-Square = 1.878 , d.f. = 1 , Significance = 0.171

ตารางที่ 4.42 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	11 (78.6)	3 (21.4)	14 (100)
รวม	18	3	21

Chi-Square = 1.750 , d.f. = 1 , Significance = 0.186

ตารางที่ 4.43 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	28 (93.3)	2 (6.7)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	43 (87.3)	6 (12.2)	49 (100)
รวม	71	8	79

Chi-Square = 0.636, d.f. = 1, Significance = 0.42

10) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงาน ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.44 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงาน มีผล คิดเป็นร้อยละ 91 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 9

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.927 และค่า Significance เท่ากับ 0.336 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงาน ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงาน มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 94.6 และไม่มี

ผล คิดเป็นร้อยละ 5.4 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 88.9 ที่แสดงความเห็นว่า และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 11.1

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.45 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.525 และค่า Significance เท่ากับ 0.469 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงาน ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงาน มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 92.9 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 7.1

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.46 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.636 และค่า Significance เท่ากับ 0.425 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงาน ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 93.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 6.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 87.8 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 12.2

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.44 การทดสอบ ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ชื่อเสียงและประสิทธิภาพ ในการทำงาน		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	35 (94.6)	2 (5.4)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	56 (88.9)	7 (11.1)	63 (100)
รวม	91	9	100

Chi-Square = 0.927 , d.f. = 1 , Significance = 0.336

ตารางที่ 4.45 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการ ทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	13 (92.9)	1 (7.1)	14 (100)
รวม	20	1	21

Chi-Square = 0.525 , d.f. = 1 , Significance = 0.469

ตารางที่ 4.46 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านชื่อเสียงและประสิทธิภาพในการทำงานของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	28 (93.3)	2 (6.7)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	43 (87.8)	6 (12.2)	49 (100)
รวม	71	8	79

Chi-Square = 0.636, d.f. = 1, Significance = 0.425

11) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับขนาดของกิจการที่ใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.47 พบว่า ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ มีความเห็นว่าขนาดของกิจการที่ใหญ่ มีผล คิดเป็นร้อยละ 63 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 37

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.526 และค่า Significance เท่ากับ 0.468 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 67.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 32.4 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 60.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 39.7

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.48 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.131 และค่า Significance เท่ากับ 0.717 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 71.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 28.6 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 78.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 21.4

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.49 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 1.033 และค่า Significance เท่ากับ 0.310 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 66.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 33.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 55.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 44.9

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.47 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็น
ด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ขนาดของกิจการที่ใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	25 (67.6)	12 (32.4)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	38 (60.3)	25 (39.7)	63 (100)
รวม	63	37	100

Chi-Square = 0.526 , d.f. = 1 , Significance = 0.468

ตารางที่ 4.48 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็น
ด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาด
ใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	5 (71.4)	2 (28.6)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	11 (78.6)	3 (21.4)	14 (100)
รวม	16	5	21

Chi-Square = 0.131 , d.f. = 1 , Significance = 0.717

ตารางที่ 4.49 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็น
ด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านขนาดของกิจการที่ใหญ่ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	20 (66.7)	10 (33.3)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	27 (55.1)	22 (44.9)	49 (100)
รวม	47	39	79

Chi-Square = 1.033 , d.f. = 1 , Significance = 0.310

12) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความ
ปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของ
ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการขนส่ง ผลการศึกษาจากตาราง
ที่ 4.50 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าความปลอดภัยในการขนส่ง มีผล คิด
เป็นร้อยละ 99 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 1

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยว
กับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่า
ได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.593 และค่า Significance เท่ากับ 0.441 แสดงว่าที่ระดับนัย
สำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ไม่มีความแตก
ต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง มีผล
ต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 98.4
และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 1.6

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.51 พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 100

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.52 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.620 และค่า Significance เท่ากับ 0.431 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 98 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 2

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลไม่แตกต่างกันสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่หรือขนาดเล็ก ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.50 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้าน
ความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ความปลอดภัยในการขนส่ง		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	37 (100)	0 (0)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	62 (98.4)	1 (1.6)	63 (100)
รวม	99	1	100

Chi-Square = 0.593 , d.f. = 1 , Significance = 0.441

ตารางที่ 4.51 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้าน
ความปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	14 (100)	0 (0)	14 (100)
รวม	21	0	21

ตารางที่ 4.52 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านความ ปลอดภัยในการขนส่งของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	30 (100)	0 (0)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	48 (98)	1 (2)	49 (100)
รวม	78	1	79

Chi-Square = 0.620 , d.f. = 1 , Significance = 0.431

13) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ การมีคลังสินค้า ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.53 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการมีคลังสินค้า มีผล คิดเป็นร้อยละ 66 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 34

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.034 และค่า Significance เท่ากับ 0.854 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลางคิดเป็นร้อยละ 64.9 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 35.1 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 66.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 33.3

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.54 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.404 และค่า Significance เท่ากับ 0.525 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 71.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 28.6 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 57.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 42.9

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.55 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.309 และค่า Significance เท่ากับ 0.578 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 63.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 36.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 69.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 30.6

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางคิดว่าปัจจัยด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่าขนาดใหญ่

ตารางที่ 4.53 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	24 (64.9)	13 (35.1)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	42 (66.7)	21 (33.3)	63 (100)
รวม	66	34	100

Chi-Square = 0.034 , d.f. = 1 , Significance = 0.854

ตารางที่ 4.54 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	5 (71.4)	2 (28.6)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	8 (57.1)	6 (42.9)	14 (100)
รวม	13	8	21

Chi-Square = 0.404 , d.f. = 1 , Significance = 0.525

ตารางที่ 4.55 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการมีคลังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการมีคลังสินค้า ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	19 (63.3)	11 (36.7)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	34 (69.4)	15 (30.6)	49 (100)
รวม	53	26	79

Chi-Square = 0.309 , d.f. = 1 , Significance = 0.578

14) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.56 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ มีผล คิดเป็นร้อยละ 59 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 41

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.594 และค่า Significance เท่ากับ 0.441 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 54.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 45.9 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 61.9 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 38.1

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.57 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.429 และค่า Significance เท่ากับ 0.513 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 57.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 42.9 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 71.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 28.6

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.58 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.260 และค่า Significance เท่ากับ 0.610 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 53.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 46.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 59.2 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 40.8

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ และ ขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.56 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน การโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	20 (54.1)	17 (45.9)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	39 (61.9)	24 (38.1)	63 (100)
รวม	59	41	100

Chi-Square = 0.594 , d.f. = 1 , Significance = 0.441

ตารางที่ 4.57 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	4 (57.1)	3 (42.9)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	10 (71.4)	4 (28.6)	14 (100)
รวม	14	7	21

Chi-Square = 0.429 , d.f. = 1 , Significance = 0.513

ตารางที่ 4.58 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	16 (53.3)	14 (46.7)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	29 (59.2)	20 (40.8)	49 (100)
รวม	45	34	79

Chi-Square = 0.260 , d.f. = 1 , Significance = 0.610

15) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ การมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.59 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล มีผล คิดเป็นร้อยละ 74 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 26

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวมพบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.425 และค่า Significance เท่ากับ 0.515 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 70.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 29.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 76.2 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 23.8

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.60 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.131 และค่า Significance เท่ากับ 0.717 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 71.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 28.6 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 78.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 21.4

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.61 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.289 และค่า Significance เท่ากับ 0.591 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อวิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 70 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 30 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 75.5 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 24.5

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.59 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน การมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	26 (70.3)	11 (29.7)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	48 (76.2)	15 (23.8)	63 (100)
รวม	74	26	100

Chi –Square = 0.425 , d.f. = 1 , Significance = 0.515

ตารางที่ 4.60 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	5 (71.4)	2 (28.6)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	11 (78.6)	3 (21.4)	14 (100)
รวม	16	5	21

Chi –Square = 0.131 , d.f. = 1 , Significance = 0.717

ตารางที่ 4.61 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านการมีเว็บไซต์ในการสืบค้นข้อมูล ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	21 (70)	9 (30)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	37 (75.5)	12 (24.5)	49 (100)
รวม	58	21	79

Chi-Square = 0.289 , d.f. = 1 , Significance = 0.591

16) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับตลาดส่งออกของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.62 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปมีผล คิดเป็นร้อยละ 82 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 18

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.127 และค่า Significance เท่ากับ 0.722 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 83.8 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 16.2 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 81 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 19

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.63 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.525 และค่า Significance เท่ากับ 0.469 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดย ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 92.9 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 7.1

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.64 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.066 และค่า Significance เท่ากับ 0.797 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 80 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 20 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 77.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 22.4

โดยเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.62 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	31 (83.8)	6 (16.2)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	51 (81)	12 (19)	63 (100)
รวม	82	18	100

Chi-Square = 0.127 , d.f. = 1 , Significance = 0.722

ตารางที่ 4.63 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	7 (100)	0 (0)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	13 (92.9)	1 (7.1)	14 (100)
รวม	20	1	21

Chi-Square = 0.525 , d.f. = 1 , Significance = 0.469

ตารางที่ 4.64 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศยุโรป ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	24 (80)	6 (20)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	38 (77.6)	11 (22.4)	49 (100)
รวม	62	17	79

Chi-Square = 0.066 , d.f. = 1 , Significance = 0.797

17) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับตลาดส่งออกของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกา ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.65 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกา มีผล คิดเป็นร้อยละ 84 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 16

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.002 และค่า Significance เท่ากับ 0.964 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกา มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 83.8 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 16.2 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 84.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 15.9

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.66 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.000 และค่า Significance เท่ากับ 1.000 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกา ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกา มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 85.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 14.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 85.7 และไม่มีผล คิดเป็น ร้อยละ 14.3

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.67 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.002 และค่า Significance เท่ากับ 0.968 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกา ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 83.3 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 16.7 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 83.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 16.3

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากกว่าขนาดเล็ก

ตารางที่ 4.65 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้าน ตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกา		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	31 (83.8)	6 (16.2)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	53 (84.1)	10 (15.9)	63 (100)
รวม	84	16	100

Chi –Square = 0.002 , d.f. = 1 , Significance = 0.964

ตารางที่ 4.66 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	6 (85.7)	1 (14.3)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	12 (85.7)	2 (14.3)	14 (100)
รวม	18	3	21

Chi –Square = 0.000 , d.f. = 1 , Significance = 1.000

ตารางที่ 4.67 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศอเมริกาของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	25 (83.3)	5 (16.7)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	41 (83.7)	8 (16.3)	49 (100)
รวม	66	13	79

Chi-Square = 0.002 , d.f. = 1 , Significance = 0.968

18) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับตลาดส่งออกของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.68 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ มีผล คิดเป็นร้อยละ 69 และไม่มีผลคิดเป็นร้อยละ 31

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 1.224 และค่า Significance เท่ากับ 0.269 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ มีผลต่อ

วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 75.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 24.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 65.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 34.9

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.69 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.875 และค่า Significance เท่ากับ 0.350 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 71.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 28.6 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 50 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 50

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.70 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.491 และค่า Significance เท่ากับ 0.484 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 76.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 23.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 69.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 30.6

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้าน ตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่าขนาดใหญ่

ตารางที่ 4.68 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	28 (75.7)	9 (24.3)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	41 (65.1)	22 (34.9)	63 (100)
รวม	69	31	100

Chi-Square = 1.224 , d.f. = 1 , Significance = 0.269

ตารางที่ 4.69 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	5 (71.4)	2 (28.6)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	7 (50)	7 (50)	14 (100)
รวม	12	9	21

Chi-Square = 0.875 , d.f. = 1 , Significance = 0.350

ตารางที่ 4.70 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	23 (76.7)	7 (23.3)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	34 (69.4)	15 (30.6)	49 (100)
รวม	57	22	79

Chi-Square = 0.491 , d.f. = 1 , Significance = 0.48

19) ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจกับความคิดเห็นเกี่ยวกับตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับตลาดส่งออกของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับ ตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.71 พบว่าผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย มีผล คิดเป็นร้อยละ 76 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 24

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม พบว่าได้ค่า Chi-Square เท่ากับ 0.003 และค่า Significance เท่ากับ 0.954 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกใน

กลุ่มประเทศเอเชีย มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 75.7 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 24.3 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 76.2 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 23.8

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่ ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.72 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.429 และค่า Significance เท่ากับ 0.513 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 57.1 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 42.9 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 71.4 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 28.6

เมื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.73 พบว่าได้ค่า Chi - Square เท่ากับ 0.066 และค่า Significance เท่ากับ 0.797 แสดงว่าที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย ไม่มีความแตกต่างกันระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลต่อ วิสาหกิจขนาดกลาง คิดเป็นร้อยละ 80 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 20 ส่วนวิสาหกิจขนาดย่อม มีผล คิดเป็นร้อยละ 77.6 และไม่มีผล คิดเป็นร้อยละ 22.4

โดยสรุปเมื่อเปรียบเทียบระหว่างวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่และขนาดเล็ก พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมคิดว่าปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีผลสำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็กมากกว่าขนาดใหญ่

ตารางที่ 4.71 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	28 (75.7)	9 (24.3)	37 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	48 (76.2)	15 (23.8)	63 (100)
รวม	76	24	100

Chi-Square = 0.003, d.f. = 1, Significance = 0.954

ตารางที่ 4.72 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	4 (57.1)	3 (42.9)	7 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	10 (71.4)	4 (28.6)	14 (100)
รวม	14	7	21

Chi-Square = 0.429, d.f. = 1, Significance = 0.513

ตารางที่ 4.73 การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของวิสาหกิจ SMEs กับความคิดเห็นด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชียของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีขนาดเล็ก

ขนาดของวิสาหกิจ	ปัจจัยด้านตลาดส่งออกในกลุ่มประเทศเอเชีย ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มี ขนาดเล็ก		รวม
	มีผล	ไม่มีผล	
ขนาดกลาง (ร้อยละ)	24 (80)	6 (20)	30 (100)
ขนาดย่อม (ร้อยละ)	38 (77.6)	11 (22.4)	49 (100)
รวม	62	17	79

Chi-Square = 0.066 , d.f. = 1 , Significance = 0.797

4.5 ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการ SMEs เกี่ยวกับ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ว่ามีปัญหาหรือไม่ ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นอย่างไร และมีวิธีการแก้ปัญหา ดังกล่าวอย่างไร ซึ่งปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย ปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเกิดความเสียหายขณะขนส่ง ปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเกิดความสูญหายขณะขนส่ง ปัญหาเกี่ยวกับการเรียกร้องเงินประกันด้านสินค้า การบรรจุหีบห่อที่ไม่ดี ไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เข้าใจเรื่องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการด้านเอกสารและพิธีการศุลกากร และปัญหาเกี่ยวกับการชำระเงินของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.74 พบว่าวิสาหกิจขนาดกลางส่วนใหญ่มีปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร เป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 72.7 ส่วนอันดับ 2 คือปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการด้านเอกสาร คิดเป็นร้อยละ 41.2 และอันดับ 3 คือปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเสีย

หายขณะขนส่ง เช่น แดก ราว คิดเป็นร้อยละ 30 ตามลำดับ สำหรับวิสาหกิจขนาดย่อมพบว่าส่วนใหญ่มีปัญหาเกี่ยวกับการเรียกเรื่องเงินประกันด้านสินค้า เป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนอันดับ 2 คือปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเกิดความสูญหายขณะขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 87.5 และอันดับ 3 คือปัญหาเกี่ยวกับความไม่เข้าใจเรื่องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs และปัญหาเกี่ยวกับการชำระเงินของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 81.8 ตามลำดับ

จากการศึกษาสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเกิดความเสียหายขณะขนส่ง

ปัญหาที่เกิดขึ้น เป็นความเสียหายระหว่างการขนส่งสินค้าจากร้านค้าไปยังโกดังสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพราะระหว่างการขนส่งมีการดูแลสินค้าไม่ดี ทำให้สินค้าแตก ราว มีรอยขีดข่วน ซึ่งเกิดจากการเสียดสี มีผลให้ร้านค้าต้องกลับไปซ่อมแซมสินค้าหรือเปลี่ยนตัวสินค้านั้น ๆ ใหม่

ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ ทำการจัดส่งสินค้าทดแทนสินค้าที่เสียหาย โดยลูกค้าไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ทั้งสิ้น แต่จะให้ลูกค้าถ่ายรูปสินค้าที่เสียหาย ส่งมาเพื่อทำการเคลม เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่ทำประกันสินค้าไว้ มีการติดต่อธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ดูแล แยกประเภทสินค้าที่ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ และให้ดูแลอย่างดี เช่น สินค้าที่แตกหักง่าย ต้องระมัดระวังในการเคลื่อนย้าย ถ้าเกิดปัญหาสินค้าเสียหายบ่อยครั้ง ไม่ได้รับการแก้ไข ผู้ประกอบการ SMEs จะหลีกเลี่ยงที่จะใช้บริการจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดังกล่าว บางครั้งสินค้าเกิดความเสียหายแต่ไม่ใช่ความผิดพลาดของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น ระหว่างการขนส่งสินค้า ภูมิอากาศเปลี่ยนแปลง ทำให้เกิดความชื้นในตัวสินค้า ของอาจแตก ราว เช่น สินค้าประเภทเซรามิก สีลาดต่าง ๆ กรณีนี้ลูกค้าที่ซื้อไปจะต้องรับผิดชอบเอง

2) ปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเกิดความสูญหายขณะขนส่ง

ส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นภายในประเทศ คือ สินค้าออกจากโรงงานผู้ประกอบการ SMEs มีการตรวจนับสินค้าแล้ว ทำการบันทึกรายการลงใน Packing list เมื่อธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมารับไป จะมีการตรวจทานอีกครั้งหนึ่ง เพื่อความแม่นยำ แต่บางครั้ง พนักงานสะเพร่า นับของผิด เช่น ออจนับเกินจำนวน ที่เหลือก็จะเก็บเอาไว้ พอส่งถึงปลายทางจะทำให้เกิดปัญหา

ถ้าสินค้าขาดหายไม่มาก ผู้ประกอบการ SMEs จะทำการส่งสินค้าให้ผู้ซื้อใหม่ โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายใด ๆ ส่วนใหญ่จะเป็นคู่ค้ากันมานาน ต้องการรักษาลูกค้าไว้ แต่ถ้าสินค้าขาดหายจำนวนมาก ผู้ประกอบการ SMEs จะให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรับผิดชอบในแต่ละกรณีไป

บางกรณีผู้ประกอบการ SMEs จัดส่งสินค้าไม่เต็มตู้ เป็นลักษณะ LCL ก็รวมตู้ปัญหาที่เกิดขึ้น คือ ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จะนำสินค้าจากผู้ประกอบการ SMEs แต่ละรายมารวมกัน เพื่อให้เต็มตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้ได้ราคาถูกลง แต่บางครั้งเกิดความผิดพลาดจัดส่งสินค้าสลับตู้ มีผลให้ส่งไม่ถึงปลายทางที่ระบุไว้ กรณีนี้ผู้ประกอบการ SMEs จะให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รับผิดชอบต่อความเสียหายดังกล่าว โดยให้ติดตามสินค้าและจัดส่งให้กับลูกค้าฟรี โดยไม่คิดค่าธรรมเนียมใด ๆ ทั้งสิ้น

3) ปัญหาเกี่ยวกับการเรียกร้องเงินประกันด้านสินค้า

ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการเรียกร้องเงินประกัน จากบริษัทประกันภัย ปัญหาที่เกิดขึ้นที่ล่าช้า เพราะบางครั้งมีการจัดเตรียมเอกสารไม่ถูกต้อง รายละเอียดของสินค้าไม่ชัดเจน สามารถแก้ไขโดยตรวจทานเอกสารก่อนนำไปยื่น ให้บริษัทดังกล่าว

4) การบรรจุหีบห่อที่ไม่ดี ไม่ได้มาตรฐาน

ปัญหาที่เกิดขึ้น อาจเกิดจากผู้ประกอบการ SMEs แล หรือ ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็ได้ เนื่องจากผู้ประกอบการ SMEs บางครั้งต้องการช่วยลูกค้าประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง จึงทำการบรรจุหีบห่อให้ กรณีนี้ผู้ประกอบการ SMEs จะต้องรับผิดชอบต่อสินค้าที่บรรจุหีบห่อเสียหายขณะขนส่งส่วนใหญ่ลูกค้าจะทำประกันภัยไว้ และธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะมีการตรวจสอบอีกครั้งก่อนการเคลื่อนย้ายเพื่อรักษาผลประโยชน์ร่วมกัน นอกจากนี้การใช้วัสดุในการหีบห่อสินค้าผิดประเภท เช่น ใช้หนังสือพิมพ์ ในการหีบห่อสินค้า อาจทำให้หมึกพิมพ์เลอะติดสินค้า กล่าวคือการบรรจุหีบห่อที่ดีจะต้องแยกประเภทของสินค้าเพื่อทำการบรรจุหีบห่อก่อน โดยสินค้าต่างชนิด ต่างประเภท กระบวนการบรรจุหีบห่อและวัสดุที่ใช้ในการบรรจุหีบห่อ ก็จะแตกต่างกันออกไป ดังรายละเอียดในบทที่ 3

5) ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เข้าใจเรื่องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs

ผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพงส่วนใหญ่ เป็นชาวบ้าน อาศัยประสบการณ์ในการค้าขาย ส่วนใหญ่มีความรู้ด้านการส่งออกน้อย ที่ผ่านมารัฐบาลเข้ามาช่วยเหลือหรือสนับสนุนไม่จริงจัง การจัดกิจกรรมต่าง ๆ สำหรับผู้ประกอบการ SMEs ไม่ได้ได้รับความพอใจเท่าที่ควร ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการ SMEs จะค้นคว้าหาความรู้เพิ่มเติมโดยสอบถามข้อมูลจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ติดตามข่าวสารใหม่ ๆ ด้านการค้าระหว่างประเทศ จากการทำหนังสือ เช่น คู่มือการนำเข้าและส่งออก ค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมจากหน่วยงานของรัฐบาล ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการส่งเสริมการส่งออก เป็นต้น นอกจากนี้ ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่ จะแก้ไขโดย มีเจ้าหน้าที่ส่งออก ที่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งออกดูแลโดยตรงหรือปล่อยให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดำเนินการแทนทุกขั้นตอน

6) ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการด้านเอกสารและพิธีการศุลกากร

การดำเนินการด้านเอกสารและพิธีการศุลกากรค่อนข้างยาก ต้องอาศัยความชำนาญ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศและพิธีการศุลกากรเป็นอย่างดี ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่จะให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดำเนินการแทน เพื่อหลีกเลี่ยงกับปัญหาดังกล่าวสำหรับผู้ประกอบการ SMEs บางราย จัดเตรียมเอกสารและดำเนินการศุลกากรเอง ส่วนใหญ่จะมีบุคลากรที่มีความรู้ด้านนี้

7) ปัญหาเกี่ยวกับการชำระเงินของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่จะไม่มีปัญหาด้านการชำระเงินจากธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพราะผู้ประกอบการ SMEs จะให้ลูกค้าโอนเงินค่าสินค้าที่เหลื้อมายังบัญชีของผู้ประกอบการ SMEs โดยตรงหลังจากลูกค้าได้รับสินค้าแล้ว แต่บางครั้งปัญหาเกิดจากการที่ลูกค้าต่างประเทศ มีความสนิทสนมกับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น ๆ ทำการชำระเงินผ่านธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดังกล่าว แต่บริษัทได้นำเงินไปหมุนเวียนในกิจการก่อน โดยออกเช็คที่ยังไม่สามารถนำไปขึ้นเงินกับธนาคารได้ มีผลให้ผู้ประกอบการ SMEs ที่มีเงินทุนหมุนเวียนน้อย ประสบปัญหาสภาพคล่อง หรือบางครั้งให้ผู้ประกอบการ SMEs ไปรับเช็คที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งไม่สะดวกในการเดินทาง จากปัญหาดังกล่าวผู้ประกอบการ SMEs จะให้

ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีพฤติกรรมดังกล่าวชำระเงินสดทันทีก่อนที่จะส่งมอบสินค้าให้ดำเนินการต่อไป

ตารางที่ 4.74 แสดงจำนวนและร้อยละของปัญหาที่ผู้ประกอบการ SMEs ได้รับจากการใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	วิสาหกิจขนาดกลาง		วิสาหกิจขนาดย่อม	
	มีปัญหา	ร้อยละ	มีปัญหา	ร้อยละ
ปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเกิดความเสียหายขณะขนส่ง เช่น แตก ร้าว	12	30	28	70
ปัญหาเกี่ยวกับสินค้าเกิดความสูญหายขณะขนส่ง	1	12.5	7	87.5
ปัญหาเกี่ยวกับการเรียกร้องเงินประกันด้านสินค้า			6	100
ปัญหาเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อที่ไม่ดี ไม่ได้มาตรฐาน	5	23.8	16	76.2
ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เข้าใจเรื่องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs	6	18.2	2.7	81.8
ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการด้านเอกสาร	7	41.2	10	58.8
ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร	8	72.7	3	27.3
ปัญหาเกี่ยวกับการชำระเงินของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	2	18.2	9	81.8

ที่มา: จากการศึกษา

4.6 ปัจจัยที่มีอิทธิพลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

จากการสอบถามความคิดเห็นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยให้เรียงลำดับความสำคัญ จากอันดับ 1-5 เกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ ปัจจัยด้านการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และตลาดส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.75 พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นอันดับแรก ส่วนอันดับ 2 คือปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และอันดับ 3 คือปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามลำดับ

ตารางที่ 4.75 ปัจจัยที่มีอิทธิพลของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรวม

ปัจจัย	อันดับ	อันดับ	อันดับ	อันดับ	อันดับ	จัดอันดับ
	1	2	3	4	5	
ด้านการให้บริการ (ร้อยละ)	8 (40)	11 (55)	1 (5)	0 (0)	0 (0)	1
ด้านราคาค่าขนส่ง สินค้า (ร้อยละ)	4 (20)	2 (10)	7 (35)	4 (20)	3 (15)	3
ด้านความน่าเชื่อถือ (ร้อยละ)	8 (40)	7 (35)	3 (15)	1 (5)	1 (5)	2
ด้านโฆษณาและ การประชาสัมพันธ์ (ร้อยละ)	0 (0)	0 (0)	5 (25)	7 (35)	8 (40)	
ด้านตลาดส่งออก (ร้อยละ)	0 (0)	0 (0)	4 (20)	8 (40)	8 (40)	
รวม	20 (100)	20 (100)	20 (100)	20 (100)	20 (100)	

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เลือกเป็นอันดับ 1

จากการศึกษาสามารถสรุปความสำคัญของปัจจัยด้านต่าง ๆ ดังนี้

1) ปัจจัยด้านการให้บริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามโดยให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เรียงลำดับความสำคัญของปัจจัยด้านการให้บริการ ประกอบด้วย มาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี รูปแบบการบริการที่ครบวงจร และบริษัทมีพนักงานให้บริการที่มีความรู้ ความสามารถด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ เป็นต้น

ผลการศึกษาดังกล่าวที่ 4.76 พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ความสำคัญด้านมาตรฐาน คุณภาพและการให้บริการที่ดี เป็นอันดับแรก ส่วนอันดับ 2 คือพนักงานให้บริการมีความรู้ ความสามารถด้านการทำธุรกรรม ต่างประเทศ และอันดับ 3 คือการให้บริการที่รวดเร็ว ตามลำดับ

ตารางที่ 4.76 ปัจจัยด้านการให้บริการที่มีอิทธิพลต่อธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัจจัยการให้บริการ	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	จัดอันดับ
มาตรฐาน คุณภาพและการบริการที่ดี (ร้อยละ)	9 (45)	8 (40)	3 (15)	0 (0)	1
รูปแบบการบริการที่ครบวงจร (ร้อยละ)	2 (10)	2 (10)	2 (10)	14 (70)	4
พนักงาน มีความรู้ด้านการทำธุรกรรมต่างประเทศ (ร้อยละ)	5 (25)	4 (20)	9 (45)	2 (10)	2
การให้บริการที่รวดเร็ว (ร้อยละ)	4 (20)	5 (25)	7 (35)	4 (20)	3
รวม	20 (100)	20 (100)	20 (100)	20 (100)	

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เลือกเป็นอันดับ 1

2) ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามโดยให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เรียงลำดับความสำคัญ ของปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้า ประกอบด้วย ราคาค่าขนส่งถูกกว่าที่อื่น ราคาค่าขนส่งเหมาะสม กับคุณภาพ การให้ส่วนลดทางการค้า และการให้ค่าคอมมิชชั่น

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.77 พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ความสำคัญ กับราคาค่าขนส่งที่เหมาะสมกับคุณภาพ เป็นอันดับแรก ส่วนอันดับ 2 คือราคาค่าขนส่งถูกกว่าที่อื่น และอันดับ 3 คือการให้ส่วนลดทางการค้า ตามลำดับ

ตารางที่ 4.77 ปัจจัยด้านราคาค่าขนส่งสินค้าที่มีอิทธิพลต่อธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัจจัยด้านราคาค่า ขนส่งสินค้า	ไม่ตอบ	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	รวม	จัด อันดับ
ราคาถูกกว่าที่อื่น (ร้อยละ)	6 (30)	2 (10)	6 (30)	3 (15)	3 (15)	20 (100)	2
ราคาเหมาะสมกับ คุณภาพ (ร้อยละ)	0 (0)	17 (85)	2 (10)	1 (5)	0 (0)	20 (100)	1
การให้ส่วนลดทาง การค้า (ร้อยละ)	4 (20)	2 (10)	6 (30)	3 (15)	5 (25)	20 (100)	3
การให้ค่าคอมมิช ชั่น (ร้อยละ)	6 (30)	0 (0)	1 (5)	7 (35)	6 (30)	20 (100)	

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เลือกเป็นอันดับ 1

3) ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามโดยให้ให้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เรียงลำดับความสำคัญของปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ ประกอบด้วย ความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งชื่อเสียงและประสบการณ์ในการทำงานที่ยาวนาน ขนาดของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ใหญ่ เป็นต้น

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.78 พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ความสำคัญ ด้านชื่อเสียงและประสบการณ์ในการทำงานที่ยาวนาน เป็นอันดับแรก ส่วนอันดับ 2 คือความปลอดภัยในการขนส่ง และอันดับ 3 คือความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ตามลำดับ

ตารางที่ 4.78 ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือที่มีอิทธิพลต่อธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือ	อันดับ 1	อันดับ 2	อันดับ 3	อันดับ 4	อันดับ 5	จัดอันดับ
ความทันสมัยของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง (ร้อยละ)	1 (5)	1 (5)	6 (30)	6 (30)	6 (30)	3
ประสบการณ์ในการทำงานที่ยาวนาน (ร้อยละ)	12 (60)	3 (15)	2 (10)	3 (15)	0 (0)	1
ขนาดของกิจการที่ใหญ่ (ร้อยละ)	0 (0)	2 (10)	4 (20)	6 (30)	8 (40)	
ความปลอดภัยในการขนส่ง (ร้อยละ)	7 (35)	2 (10)	3 (15)	2 (10)	0 (0)	2
ธุรกิจมีคลังสินค้า (ร้อยละ)	0 (0)	6 (30)	5 (25)	3 (15)	6 (30)	
รวม	20 (100)	20 (100)	20 (100)	20 (100)	20 (100)	

ที่มา : จากการศึกษา

หมายเหตุ : จัดอันดับตามที่ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เลือกเป็นอันดับ 1

4) ปัจจัยด้านการโฆษณา และการประชาสัมพันธ์ของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากการสอบถามความคิดเห็นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ ในด้านการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น สิ่งพิมพ์ภาษาต่างประเทศ และการมีเว็บไซต์ทำให้สะดวกในการสืบค้นข้อมูล

ผลการศึกษาจากตารางที่ 4.79 พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ความสำคัญกับการโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ เช่น สิ่งพิมพ์ภาษาต่างประเทศ การมีเว็บไซต์ทำให้สะดวกในการสืบค้นข้อมูล และปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์อื่น ๆ ในสัดส่วนที่เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 55

ตารางที่ 4.79 ปัจจัยด้านการโฆษณาและการประชาสัมพันธ์ที่มีอิทธิพลต่อธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัจจัยด้านการโฆษณา	มีความสำคัญ	ไม่มีความสำคัญ	รวม
การโฆษณาในสื่อสิ่งพิมพ์ (ร้อยละ)	11 (55)	9 (45)	20 (100)
เว็บไซต์ (ร้อยละ)	11 (55)	9 (45)	20 (100)
อื่นๆ (ร้อยละ)	11 (55)	9 (45)	20 (100)

ที่มา : จากการศึกษา

5) ตลาดส่งออก

จากการสอบถามความคิดเห็นของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับตลาดส่งออกของผู้ประกอบการ SMEs ในการส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศยุโรป กลุ่มประเทศอเมริกา

กลุ่มประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ และกลุ่มประเทศเอเชีย ว่ามีผลหรือไม่มีผลในการเลือกใช้บริการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ผลการศึกษา พบว่าธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีความคิดเห็นเกี่ยวกับตลาดส่งออก แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มที่เห็นว่าตลาดส่งออกมีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs เพราะการส่งออกต้องอาศัยการขนส่งเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ได้ ตลาดส่งออกสามารถกำหนดแนวโน้มของการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs ลูกค้านต่างประเทศมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดและใช้บริการกับธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นมานาน บางธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีถิ่นกำเนิดอยู่ต่างประเทศ เช่น UPS เป็นของรัฐวิสาหกิจในอเมริกา ระบบการขนส่งภายในประเทศของอเมริกาจะใช้ UPS เกือบทั้งหมด ดังนั้นการเลือกใช้ UPS ไปอเมริกาจะถูก และบางธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีเครือข่ายทั่วโลกจึงมีผลต่อการที่ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการ เป็นต้น

สำหรับกลุ่มที่เห็นว่าตลาดส่งออกไม่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการ SMEs เพราะการเลือกใช้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขึ้นอยู่กับความพอใจและความต้องการของลูกค้าต่างประเทศเป็นสำคัญว่าจะเลือกใช้จากบริษัทใด ธุรกิจมีบุคลากรที่มีประสบการณ์ในการส่งออกสินค้าไปยังตลาดทั่วโลกและ ได้รับความไว้วางใจ และผู้ประกอบการ SMEs ไม่ได้มีส่วนเข้ามาเกี่ยวข้องกับการขนส่งตลาดส่งออกจึงขึ้นอยู่กับศักยภาพของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศว่ามีเครือข่ายมากน้อยเพียงใด เป็นต้น