บทที่ 5
ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง "ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน" จากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 45 ชุด ทำการสอบถามผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน และได้เสนอผลการศึกษา เป็น 3 ส่วนได้แก่

5.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ประกอบด้วย สัญชาติ ทุนจดทะเบียน ระยะเวลาการดำเนินงาน สาขาในประเทศไทย การเปลี่ยนแปลงประเภทกิจการ ผลิตภัณฑ์ สัดส่วนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ และสัดส่วนการซื้อสินค้าในประเทศไทย

5.2 พฤติกรรมการเลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ประกอบด้วยพฤติกรรมการนำเข้าสินค้าทางเรือ ทางเครื่องบิน ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางไปรษณีย์

5.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน โดยแยกย่อยเป็น 3 ส่วน ได้แก่

5.3.1 เป้าหมายโดยรวมในการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้า

5.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน (แยกตามวิธีการนำเข้า) ประกอบด้วย ปัจจัยด้านลักษณะของสินค้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง จุดเริ่มต้นขั้นตอนทางพิธีการ การให้บริการ และปัจจัยด้านอื่นๆ

5.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน (แยกตามอันดับการนำเข้า) ประกอบด้วย ปัจจัยด้านลักษณะของสินค้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง จุดเริ่มต้นขั้นตอนทางพิธีการ การให้บริการ และปัจจัยด้านอื่นๆ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

สัญชาติ

ผลการศึกษาจากตารางที่ 5.1 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้งหมด 45 บริษัท แบ่งออกเป็น 7 สัญชาติ ได้แก่ สัญชาติญี่ปุ่น จำนวน 26บริษัท คิดเป็นร้อยละ 57.8 รองลงมาคือ สัญชาติสวิส จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 13.3 และ สัญชาติอเมริกัน จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 11.1 สัญชาติฝรั่งเศส จำนวน 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 6.7 สัญชาติเกาหลี และ สัญชาติไทย มีจำนวน 2 บริษัท เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 4.4 และสัญชาติอินเดีย จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.2

ตารางที่ 5.1 แสดงจำนวนและร้อยละของสัญชาติของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

สัญชาติ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ญี่ปุ่น	26	57.8
อเมริกัน	5	11.1
สวิส	6	13.3
เกาหลี	2	4.4
ฝรั่งเศส	3	6.7
อินเดีย	1	2.2
ไทย	2	4.4
รวม	**45**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ทุนจดทะเบียน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.2 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน มีทุนจดทะเบียนโดยเฉลี่ย 174.18 ล้านบาท โดยมีทุนจดทะเบียน ต่ำกว่า 100 ล้านบาท จำนวน 25 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 55.6 รองลงมาระหว่าง 100-500 ล้านบาท จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3 และ มากกว่า 500 ล้านบาท จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 11.1

ตารางที่ 5.2 แสดงทุนจดทะเบียนของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

เงินทุนจดทะเบียน	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 100 ล้านบาท	25	55.6
100 – 500 ล้านบาท	15	33.3
มากกว่า 500 ล้านบาท	5	11.1
รวม	**45**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ระยะเวลาการดำเนินงาน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.3 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน มีระยะเวลาการดำเนินงานต่ำที่สุด คือ 2 ปี และสูงที่สุดคือ 20 ปี โดยส่วนใหญ่มีระยะ เวลาดำเนินงาน ระหว่าง 16-20 ปี จำนวน 17 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.8 รองลงมาคือ ระหว่าง 11-15 ปี จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3 ระหว่าง 6-10 ปี จำนวน 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 15.6 และต่ำกว่า 5 ปี จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.3 ระยะเวลาการดำเนินงานของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ระยะเวลาการดำเนินงาน	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 ปี	6	13.3
6-10 ปี	7	15.6
11-15 ปี	15	33.3
16-20 ปี	17	37.8
รวม	**45**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สาขาในประเทศไทย

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.4 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เป็นบริษัทแห่งเดียวในประเทศไทยจำนวน 34 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 75.6 และเป็นบริษัทที่มีสาขาอยู่ในประเทศไทย จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 24.4 ซึ่งมีจำนวน 3 บริษัท ที่มีสาขาอยู่ใน เขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จากการสอบถาม พบว่า แต่ละบริษัทที่มีสาขาในประเทศไทย มีการนำข้าสินค้าที่เป็นอิสระต่อกัน ไม่ขึ้นอยู่กับสาขาใดๆ กล่าวคือ แต่ละสาขาต่างนำเข้าสินค้าโดยไม่มีการขนส่งร่วมกัน

ตารางที่ 5.4 แสดงการมีสาขาในประเทศไทยของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การมีสาขา	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่มีสาขาในประเทศไทย	34	75.6
มีสาขาในประเทศไทย	11	24.4
รวม	**45**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

การเปลี่ยนแปลงประเภทกิจการ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.5 พบว่าตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินงานผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ไม่เคยเปลี่ยนประเภทกิจการ จำนวน 39 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 86.7 และเคยเปลี่ยนแปลงประเภทกิจการ จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 13.3 โดยเป็นการเปลี่ยนแปลงที่มีลักษณะเป็นการเพิ่มประเภทกิจการ เช่น บริษัทที่ผลิตชิ้นส่วนอิเล็คทรอนิกส์ มีการเพิ่มชนิดของอิเล็คทรอนิกส์ เป็นต้น

ตารางที่ 5.5 แสดงการเปลี่ยนแปลงประเภทกิจการของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การเปลี่ยนแปลงกิจการ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่เคยเปลี่ยนประเภทกิจการ	39	86.7
เคยเปลี่ยนประเภทกิจการ	6	13.3
รวม	**45**	**100**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผลิตภัณฑ์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.6 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ผลิตชิ้นส่วนอิเล็คทรอนิกส์ จำนวน 21 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 รองลงมา ผลิตเครื่องมือเครื่องใช้ จำนวน 10 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 22.2 เช่น คีม ถุงมือกอล์ฟ ไฟแช็ค แปรง เป็นต้น ผลิตเครื่องประดับและอุปกรณ์ตกแต่ง จำนวน 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 15.6 เช่น อัญมณีต่างๆ สายนาฬิกา ผ้าม่าน เป็นต้น ผลิตเครื่องหนังและสิ่งทอ จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.2 ผลิตสินค้าอื่น เช่น เลนส์ กล้องถ่ายรูป ชุบเคลือบผิวโลหะ จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 11.1 และไม่ผลิตสินค้าแต่ประกอบกิจการเป็นคลังสินค้าเพื่อรับฝากสินค้าจากบริษัทในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.2

ตารางที่ 5.6 แสดงประเภทผลิตภัณฑ์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ผลิตภัณฑ์	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่มีการผลิตสินค้า	1	2.2
อิเล็คทรอนิกส์	21	46.7
เครื่องประดับและอุปกรณ์ตกแต่ง	7	15.6
เครื่องหนังและสิ่งทอ	1	2.2
เครื่องมือเครื่องใช้	10	22.2
อื่นๆ	5	11.1
รวม	**45**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สัดส่วนการนำเข้าและซื้อสินค้าในประเทศไทย

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.7 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน มีการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศโดยเฉลี่ย ร้อยละ 67.0 และซื้อสินค้าในประเทศไทยโดยเฉลี่ย ร้อยละ 30.78 และไม่มีการซื้อสินค้าร้อยละ 2.2

ตารางที่ 5.7 สัดส่วนการนำเข้าและซื้อสินค้าในประเทศไทยของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การซื้อสินค้า	ค่าเฉลี่ย
นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ	67.00
การซื้อสินค้าในประเทศไทย	30.78
ไม่มีการซื้อสินค้า	2.22
รวม	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ประเภทสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ

การศึกษานี้ได้จัดประเภทสินค้าที่นำเข้า ออกเป็น 3 กลุ่ม คือ วัตถุดิบ อุปกรณ์/เครื่องมือ และ เครื่องจักร โดยให้ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทำการจัดอันดับของสินค้าที่นำเข้ามากที่สุด

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.8 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ได้นำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบ เป็นอันดับ 1 จำนวน 43 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 95.6 อันดับ 2 คือ สินค้าประเภทอุปกรณ์/เครื่องมือ จำนวน 35 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 77.8 และอันดับ 3 คือ เครื่องจักร จำนวน 29 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 66.4

ตารางที่ 5.8 แสดงประเภทสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ประเภทสินค้า	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		จัดอันดับ
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	
วัตถุดิบ	43	95.6	1	2.2	0	0.0	1
อุปกรณ์/เครื่องมือ	1	2.2	35	77.8	1	2.2	2
เครื่องจักร	0	0.0	2	4.4	29	66.4	3
ไม่เลือก	1	2.2	7	15.6	15	33.3	
รวม	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**	

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: จัดอันดับตามที่ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกเป็นอันดับ 1

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2 พฤติกรรมการเลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ในการศึกษาพฤติกรรมการเลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 45 บริษัท โดยทำการสอบถามเกี่ยวกับวิธีการนำเข้าจำนวน 5 วิธีได้แก่ ทางเรือ ทางเครื่องบิน ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางไปรษณีย์ ในแต่ละวิธีสอบถามเกี่ยวกับ ประเภทสินค้าที่นำเข้า ประเทศที่มีการนำเข้า วิธีการขนย้ายสินค้า การรับประกันความเสียหาย การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ปริมาณการนำเข้า ระยะเวลาในการขนส่งและขนย้ายสินค้า ความสะดวกในการรับสินค้าและการผ่านพิธีการทางศุลกากร ผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

5.2.1 วิธีการนำเข้า

ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่ใช้วิธีการนำเข้าจำนวน 5 วิธี คือ ทางเรือ ทางเครื่องบิน ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางไปรษณีย์ โดยแต่ละบริษัทเลือกใช้วิธีการนำเข้ามากกว่า 1 วิธี ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.9 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกวิธีการนำเข้า 4 อันดับโดยวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับ 1 ได้แก่ ทางเรือและทางเครื่องบิน อันดับ 2 ได้แก่ ทางเรือ,ทางเครื่องบิน, ทางรถยนต์และทางไปรษณีย์ อันดับ 3 ได้แก่ ทางเรือ, ทางรถไฟ, ทางรถยนต์และทางไปรษณีย์ อันดับ 4 ได้แก่ ทางไปรษณีย์

ตารางที่ 5.9 แสดงอันดับการเลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

วิธีการนำเข้า	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4	
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ทางเรือ	16	35.6	22	48.9	2	4.4	0	0.0
ทางเครื่องบิน	28	62.2	15	33.3	0	0.0	0	0.0
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	2	4.4	0	0.0
ทางรถยนต์	0	0.0	2	4.4	1	2.2	0	0.0
ทางไปรษณีย์	0	0.0	1	2.2	10	22.2	3	6.7
ไม่เลือก	1	2.2	5	11.1	30	66.7	42	93.3
รวม	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2.2 การนำเข้าสินค้าทางเรือ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.10 พบว่า ในการนำเข้าสินค้าทางเรือ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ได้เลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือจำนวน 40 บริษัท โดยนำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบ จำนวน 33 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 82.5 เป็นอันดับ 1 นำเข้าสินค้าประเภทอุปกรณ์/เครื่องมือจำนวน 13 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 32.5 เป็นอันดับ 2 และ นำเข้าสินค้าประเภทเครื่องจักร จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 27.5 เป็นอันดับ 3

ตารางที่ 5.10 แสดงประเภทสินค้าที่นำเข้าทางเรือของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ประเภทสินค้า	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		จัดอันดับ
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	
วัตถุดิบ	33	82.5	2	5.0	0	0.0	1
อุปกรณ์/เครื่องมือ	4	10.0	13	32.5	4	10.0	2
เครื่องจักร	3	7.5	7	17.5	11	27.5	3
ไม่เลือก	0	0.0	18	45.0	25	62.5	
รวม	**40**	**100.0**	**40**	**100.0**	**40**	**100.0**	

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: จัดอันดับตามที่ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกเป็นอันดับ 1

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าทางเรือ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.11 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน มีการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับ 1 จากแถบเอเชีย จำนวน 32 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 80.0 มากที่สุด รองลงมา คือ นำเข้าสินค้าจากแถบยุโรป จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 15.0 นำเข้าสินค้าจากแถบอเมริกาและออสเตรเลีย จำนวนละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ โดยใช้เวลาในกาขนส่งสินค้าทางเรือ จากแถบยุโรป อเมริกา และออสเตรเลียถึงประเทศไทยประมาณ 40-45 วัน และจากแถบเอเชียถึงประเทศไทย ประมาณ 10-15 วัน และใช้เวลาการขนย้ายจากท่าเรือถึงบริษัท ประมาณ 3 วัน

ตารางที่ 5.11 แสดงต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางเรือของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ต้นทาง	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	ระยะเวลาขนส่ง	ระยะเวลาขนย้าย
แถบยุโรป	6	15.0	40-45 วัน	3 วัน
แถบเอเชีย	32	80.0	10-15 วัน	3 วัน
แถบอเมริกา	1	2.5	30-35 วัน	3 วัน
แถบออสเตรเลีย	1	2.5	30-35 วัน	3 วัน
รวม	**40**	**100.0**		

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางเรือ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.12 พบว่า ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางเรือของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่นำเข้าสินค้า ต่ำกว่า 50.0 ลบ./เดือน จำนวน 18 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมา ระหว่าง 50-100 ลบ.ม./เดือน จำนวน 9 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 22.5 ระหว่าง 151-200 ลบ.ม./เดือน จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 15.0 ระหว่าง 101-150 ลบ.ม./เดือน จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 12.5 และมากกว่า 200 ลบ.ม./เดือน จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 5.0 ซึ่งในการนำเข้าแต่ละครั้งอาจมีทั้งการนำเข้าแบบ FCL (Full Container Length) หรือ LCL (Less than Container Length)

ตารางที่ 5.12 แสดงปริมาณการนำเข้าสินค้าทางเรือ ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปริมาณนำเข้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 ลบ.ม/เดือน	18	45.0
50 – 100 ลบ.ม./เดือน	9	22.5
101 – 150 ลบ.ม./เดือน	5	12.5
151 – 200 ลบ.ม./เดือน	6	15.0
มากกว่า 200 ลบ.ม./เดือน	2	5.0
รวม	**40**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

วิธีการขนย้ายสินค้าจากท่าเรือปลายทางถึงบริษัท

จากการสอบถามผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน พบว่า วิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือส่วนใหญ่มีท่าเรือปลายทาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ และ ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเรือบรรทุกสินค้าจะเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังก่อนเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ 1 วัน แต่ค่าขนย้ายสินค้าโดยรถบรรทุก ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จะแพงกว่าการรับสินค้า ณ ท่าเรือกรุงเทพ เพราะฉนั้นในการกำหนดท่าเรือปลายทางสำหรับการนำเข้าสินค้าแต่ละครั้งจะขึ้นอยู่กับระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ได้วางแผนไว้

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.13 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้งหมดจำนวน 40 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ทำการขนย้ายสินค้าจากท่าเรือปลายทางโดยการจ้างบริษัทขนส่งซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของด้วย เช่น Geo Logistics, Pioneer Cargo Services, Schenker (Thai), Siam Nistrans, K.Line เป็นต้น

ตารางที่ 5.13 แสดงวิธีการขนย้ายสินค้าจากท่าเรือปลายทางถึงบริษัทของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การขนย้ายสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
จ้างบริษัทขนส่ง	40	100.0
รับสินค้าด้วยตนเอง	0	0.0
รวม	**40**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การทำประกันความเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางเรือ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.14 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนมีการใช้บริการประกันความเสียหายของสินค้าทางเรือ จำนวน 36 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 90.0 และไม่ใช้บริการประกันความเสียหายของสินค้าทางเรือ จำนวน 4 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 10.0 แต่จะทำประกันสินค้ากับบริษัทประกันภัยโดยตรง

ตารางที่ 5.14 แสดงการใช้บริการประกันความเสียหายของสินค้าทางเรือของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การทำประกันความเสียหาย	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่ทำประกันความเสียหาย	4	10.0
ทำประกันความเสียหาย	36	90.0
รวม	40	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

การตรวจสอบสถานะของสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางเรือ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.15 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 17.5 ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ และไม่ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ จำนวน 33 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 82.5 จากการสอบถามพบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่ไม่ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ จะตรวจสอบสถานะสินค้าโดยตรงกับบริษัทสายเรือหรือตัวแทนออกของแทน เพราะสามารถประมาณการวันที่สินค้าถึงบริษัทได้แม่นยำกว่าการตรวจสอบโดยทางเว็บไซต์

ตารางที่ 5.15 แสดงการใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางเรือของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การตรวจสอบสถานะสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	33	82.5
มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	7	17.5
รวม	40	100

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2.3 การนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.16 พบว่า ในการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ได้เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน จำนวน 43 บริษัท โดยนำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบเป็นอันดับ 1 จำนวน 40 บ ริษัท คิดเป็นร้อยละ 93.0 นำเข้าสินค้าประเภทอุปกรณ์/เครื่องมือ เป็นอับดับ 2 จำนวน 18 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 41.9 และนำเข้าสินค้าประเภทเครื่องจักรเป็นอันดับ 3 จำนวน 4 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 9.3

ตารางที่ 5.16 แสดงประเภทสินค้าที่นำเข้าทางเครื่องบินของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ประเภทสินค้า	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		จัดอันดับ
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	
วัตถุดิบ	40	93.0	2	4.7	0	0.0	1
อุปกรณ์/เครื่องมือ	3	7.0	18	41.9	0	0.0	2
เครื่องจักร	0	0.0	0	0.0	4	9.3	3
ไม่เลือก	0	0.0	23	53.5	39	90.7	
รวม	**43**	**100.0**	**43**	**100.0**	**43**	**100.0**	

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: จัดอันดับตามที่ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกเป็นอันดับ 1

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.17 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน นำเข้าสินค้าทางเครื่องบินมากที่สุดจากแถบเชีย จำนวน 33 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 76.7 รองลงมา คือ นำเข้าสินค้าจากแถบยุโรป จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 18.6 และนำเข้าสินค้าจากแถบอเมริกา จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 4.7 โดยใช้เวลาขนส่งสินค้าจากแถบยุโรปและอเมริกาถึงสนามบินปลายทางประมาณ 2-3 วัน จากแถบเอเชียถึงสนามบินปลายทาง ใช้เวลาประมาณ 1-2 วัน ระยะเวลาการขนย้ายจากสนามบินเชียงใหม่ถึงบริษัท ประมาณ ½ วัน และระยะเวลาการขนย้ายจากสนามบินสุวรรณภูมิถึงบริษัท ประมาณ 1 วัน

ตารางที่ 5.17 แสดงต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ต้นทาง	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	ระยะเวลาขนส่ง	ระยะเวลาขนย้าย (เชียงใหม่-บริษัท)	ระยะเวลาขนย้าย (สุวรรณภูมิ-บริษัท)
แถบยุโรป	8	18.6	2-3 วัน	½ วัน	1 วัน
แถบเอเชีย	33	76.7	1-2 วัน	½ วัน	1 วัน
แถบอเมริกา	2	4.7	2-3 วัน	½ วัน	1 วัน
รวม	**43**	**100.0**			

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.18 พบว่า ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่นำเข้าสินค้า ต่ำกว่า 500.0 ก.ก./เดือน จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 34.9 รองลงมา นำเข้ามากกว่า 2000 ก.ก./เดือน จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 25.6 นำเข้าระหว่าง 500-1000 ก.ก./เดือน จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 18.6 ระหว่าง 1001-1500 ก.ก./เดือน จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 11.6 และนำเข้าระหว่าง 1501-2000 ก.ก./เดือน จำนวน 4 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 9.3

ตารางที่ 5.18 แสดงปริมาณการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปริมาณนำเข้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 500 ก.ก./เดือน	15	34.9
500 – 1000 ก.ก./เดือน	8	18.6
1001 – 1500 ก.ก./เดือน	5	11.6
1501 – 2000 ก.ก./เดือน	4	9.3
มากกว่า 2000 ก.ก./เดือน	11	25.6
รวม	**43**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

วิธีการขนย้ายสินค้าจากสนามบินปลายทางถึงบริษัท

จากการสอบถามผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน พบว่าวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินมีสนามบินปลายทาง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ และ สนามบินเชียงใหม่ พบว่าในการเลือกสนามบินปลายทางของสินค้าจะขึ้นอยู่กับ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ระยะเวลาในการขนย้าย และขนาดของสินค้า โดยอัตราค่าขนส่งสินค้าจากต่างประเทศถึงสนามบินสุวรรณภูมิจะถูกกว่าอัตราค่าขนส่งจากต่างประเทศถึงสนามบินเชียงใหม่ แต่ในการขนส่งสินค้าจากสนามบินสุวรรณภูมิมายังบริษัทจะต้องขนส่งโดยทางรถยนต์เท่านั้นตามกฎหมายศุลกากร ซึ่งใช้เวลาขนย้าย 24 ชั่วโมงในการขนย้ายและการเดินพิธีการศุลกากร ขณะที่การเลือกสนามบินเชียงใหม่เป็นสนามบินปลายทางใช้เวลาประมาณ 2-3 ชั่วโมง ในการขนย้ายและการเดินพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ยังต้องมีการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายระหว่างค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการเลือกสนามบินเชียงใหม่เป็นสนามบินปลายทางกับค่าขนย้าย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สินค้าโดยรถยนต์เมื่อเลือกสนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินปลายทาง ดังนั้นในการเลือกสนามบินปลายทางในแต่ละครั้งจะขึ้นอยู่กับระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ได้วางแผนไว้

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.19 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 42 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 97.7 ทำการขนย้ายสินค้าจากสนามบินปลายทางโดยการจ้างบริษัทขนส่งซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของด้วย เช่น Geo Logistics, Pioneer, Schenker, Siam Nistrans, K.Line เป็นต้น ส่วนผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.2 ทำการรับสินค้าด้วยตนเอง เนื่องจากเป็นสินค้าประเภทเครื่องประดับที่มีมูลค่าสูงจึงทำการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง (Hand Carry)

ตารางที่ 5.19 แสดงวิธีการขนย้ายสินค้าจากสนามบินปลายทางถึงบริษัทของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การขนย้ายสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
จ้างบริษัทขนส่ง	42	97.7
รับสินค้าด้วยตนเอง	1	2.3
รวม	43	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

การทำประกันความเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางเครื่องบิน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.20 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 43 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ทำประกันความเสียหายของสินค้าทางเครื่องบิน

ตารางที่ 5.20 แสดงการใช้บริการประกันความเสียหายของสินค้าทางเครื่องบินของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การทำประกันความเสียหาย	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่ทำประกันความเสียหาย	0	0.0
ทำประกันความเสียหาย	43	100.0
รวม	43	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การตรวจสอบสถานะของสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางเครื่องบิน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.21 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3 และไม่ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ จำนวน 30 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 66.7 โดยทำการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยตรงกับตัวแทนออกของแทน เพราะสามารถประมาณการวันที่สินค้าถึงบริษัทได้แม่นยำกว่าการตรวจสอบโดยทางเว็บไซต์

ตารางที่ 5.21 แสดงการใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางเครื่องบินของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การตรวจสอบสถานะสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	28	65.1
มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	15	34.9
รวม	43	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2.4 การนำเข้าสินค้าทางรถไฟ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.22 พบว่า ในการนำเข้าสินค้าทางรถไฟ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้งหมดจำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 มีการนำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบเพียงอันดับเดียวเท่านั้น

ตารางที่ 5.22 แสดงประเภทสินค้าที่นำเข้าทางรถไฟของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ประเภทสินค้า	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		จัดอันดับ
	จำนวน(บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน(บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน(บริษัท)	ร้อยละ	
วัตถุดิบ	2	100.0	0	0.0	0	0.0	1
อุปกรณ์/เครื่องมือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
เครื่องจักร	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
ไม่เลือก	0	0.0	2	100.0	2	100.0	
รวม	**2**	**100.0**	**2**	**100.0**	**2**	**100.0**	

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: จัดอันดับตามที่ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกเป็นอันดับ 1

ต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางรถไฟ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.23 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้งหมดจำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 นำเข้าสินค้าจากแถบเอเชีย ซึ่งได้แก่ ประเทศมาเลเซีย โดยใช้เวลาขนส่งสินค้าจากต้นทางประมาณถึงสถานีปลายทาง 6-7 วัน และใช้เวลาขนย้ายจากสถานีปลายทางถึงบริษัท ประมาณ 3 วัน

ตารางที่ 5.23 แสดงต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางรถไฟของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ต้นทาง	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	ระยะเวลาขนส่ง	ระยะเวลาขนย้าย
แถบเอเชีย	2	100.0	6-7 วัน	3 วัน
รวม	2	100.0		

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถไฟ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.24 พบว่า ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถไฟของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 นำเข้าสินค้า 1.0 ลบ.ม./เดือน และจำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 นำเข้าสินค้า 75.0 ลบ.ม./เดือน

ตารางที่ 5.24 แสดงปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถไฟ ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปริมาณนำเข้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
1.0 ลบ.ม/เดือน	1	50.0
75.0 ลบ.ม./เดือน	1	50.0
รวม	**2**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

วิธีการขนย้ายสินค้าจากสถานีรถไฟปลายทางถึงบริษัท

จากการสอบถามผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน พบว่าวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถไฟจะมีสถานีปลายทาง คือ ลาดกระบัง จากนั้นทำการขนย้ายสินค้าโดยรถยนต์ตามกฎหมายศุลกากร ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.25 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ทำการขนย้ายสินค้าจากสถานีรถไฟปลายทาง โดยการจ้างบริษัทขนส่งซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของด้วย เช่น Geo Logistics, Pioneer, Siam Nistrans, เป็นต้น

ตารางที่ 5.25 แสดงวิธีการขนย้ายสินค้าจากสถานีรถไฟปลายทางถึงบริษัทของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การขนย้ายสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
จ้างบริษัทขนส่ง	2	100.0
รับสินค้าด้วยตนเอง	0	0.0
รวม	2	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การทำประกันความเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.26 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้ง 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ไม่ทำประกันความเสียหายของสินค้าทางรถไฟ แต่จะทำการประกันสินค้ากับบริษัทประกันภัยโดยตรง

ตารางที่ 5.26 แสดงการใช้บริการประกันความเสียหายของสินค้าทางรถไฟของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การทำประกันความเสียหาย	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่ทำประกันความเสียหาย	2	100.0
ทำประกันความเสียหาย	0	0.0
รวม	2	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

การตรวจสอบสถานะของสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.27 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้ง 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ไม่ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟยังไม่มีบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนจึงทำการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยตรงกับตัวแทนออกของ

ตารางที่ 5.27 แสดงการใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางรถไฟของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การตรวจสอบสถานะสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	2	100.0
มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	0	0.0
รวม	2	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2.5 การนำเข้าสินค้าทางรถยนต์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.28 พบว่าจากการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้งหมดจำนวน 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 นำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบเพียงอันดับเดียวเท่านั้น

ตารางที่ 5.28 แสดงประเภทสินค้านำเข้าทางรถยนต์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ประเภทสินค้า	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		จัดอันดับ
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	
วัตถุดิบ	3	100.0	0	0.0	0	0.0	1
อุปกรณ์/เครื่องมือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
เครื่องจักร	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
ไม่เลือก	0	0.0	3	100.0	3	100.0	
รวม	**3**	**100.0**	**3**	**100.0**	**3**	**100..**	

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: จัดอันดับตามที่ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกเป็นอันดับ 1

ต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.29 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ100.0 นำเข้าสินค้าจากแถบเอเชีย ซึ่งได้แก่ ประเทศมาเลเซีย โดยใช้เวลาขนส่งจากต้นทางถึงบริษัท ประมาณ 3-5 วัน

ตารางที่ 5.29 แสดงต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ต้นทาง	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	ระยะเวลาขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงบริษัท
แถบเอเชีย	3	100.0	3-5 วัน
รวม	3	100.0	

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.30 พบว่า ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 66.7 นำเข้าสินค้า 25.0 ลบ.ม./เดือน และจำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3 นำเข้าสินค้า 100.0 ลบ.ม./เดือน ซึ่งในการนำเข้าแต่ละครั้งอาจมีทั้งการนำเข้าแบบ FCL (Full Container Length) หรือ LCL (Less than Container Length)

ตารางที่ 5.30 แสดงปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์ ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปริมาณนำเข้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
25.0 ลบ.ม/เดือน	2	66.7
100.0 ลบ.ม./เดือน	1	33.3
รวม	**3**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

วิธีการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ถึงบริษัท

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.31 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่ใช้วิธีการนำเข้าทางรถยนต์ ทั้ง 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ทำการขนส่งสินค้าโดยการจ้างบริษัทขนส่งซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของด้วย

ตารางที่ 5.31 แสดงวิธีการขนย้ายสินค้าโดยรถยนต์ถึงบริษัทของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การขนย้ายสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
จ้างบริษัทขนส่ง	3	100.0
รับสินค้าด้วยตนเอง	0	0.0
รวม	**3**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การทำประกันความเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางรถยนต์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.32 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่ใช้วิธีการนำเข้าทางรถยนต์ ทั้ง 3 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 6.7 มีการทำประกันความเสียหายของสินค้าทางรถยนต์

ตารางที่ 5.32 แสดงการใช้บริการประกันความเสียหายของสินค้าทางรถยนต์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การประกันความเสียหาย	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่ทำประกันความเสียหาย	0	0
ทำประกันความเสียหาย	3	100.0
รวม	**3**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

การตรวจสอบสถานะของสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งทางรถยนต์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.33 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ไม่ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ เนื่องจากการขนส่งทางรถยนต์ยังไม่มีการให้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนจึงทำการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยตรงกับตัวแทนออกของ

ตารางที่ 5.33 แสดงการใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การตรวจสอบสถานะสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	3	100.0
มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	0	0.00
รวม	**3**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2.6 การนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.34 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ได้เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ จำนวน 14 บริษัท โดยนำเข้าสินค้าประเภทวัตถุดิบเป็นอันดับ 1 จำนวน 12 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 85.7 และนำเข้าสินค้าประเภทอุปกรณ์/เครื่องมือเป็นอับดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 7.1

ตารางที่ 5.34 แสดงประเภทสินค้านำเข้าทางไปรษณีย์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ประเภทสินค้า	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		จัดอันดับ
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	
วัตถุดิบ	12	85.7	0	0.0	0	0.0	1
อุปกรณ์/เครื่องมือ	2	14.3	1	7.1	0	0.0	2
เครื่องจักร	0	0.0	0	0.0	0	0.0	
ไม่เลือก	0	0.0	13	92.9	14	100.0	
รวม	**14**	**100.0**	**14**	**100.0**	**14**	**100.0**	

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: จัดอันดับตามที่ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกเป็นอันดับ 1

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.35 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน นำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ จากแถบเชีย เป็นอันดับ 1 จำนวน 9 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 20.0 รองลงมา คือ นำเข้าสินค้าจากแถบยุโรป จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 11.1 นำเข้าสินค้าจากแถบอเมริกา จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 4.4 ตามลำดับ โดยใช้เวลาขนส่งจากแถบยุโรปและอเมริกาถึงบริษัทประมาณ 10-15 วัน และจากแถบเอเชียถึงบริษัท ใช้เวลาประมาณ 1-2 วัน

ตารางที่ 5.35 แสดงต้นทางและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ต้นทาง	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	ระยะเวลาขนส่งจากต้นทางถึงบริษัท
แถบยุโรป	5	35.7	10-15 วัน
แถบเอเชีย	8	57.1	5-7 วัน
แถบอเมริกา	1	7.1	10-15 วัน
รวม	**14**	**100.0**	

ที่มา : จากการสำรวจ

ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.36 พบว่า ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ต่ำที่สุด คือ 1.0 ก.ก./เดือน และสูงสุด 10.0 ก.ก./เดือน โดยเฉลี่ย 3.87 ก.ก./เดือน ส่วนใหญ่นำเข้าสินค้า ต่ำกว่า 5.0 ก.ก./เดือน จำนวน 12 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 85.7 และนำเข้าระหว่าง 5.0-10.0 ก.ก./เดือน จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 14.3

ตารางที่ 5.36 แสดงปริมาณการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปริมาณนำเข้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5.0 ก.ก./เดือน	12	85.7
5.0 – 10.0 ก.ก./เดือน	2	14.3
รวม	**14**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การทำประกันความเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางไปรษณีย์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.37 พบว่า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน มีการทำประกันความเสียหายของสินค้าทางไปรษณีย์ จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 7.1 และไม่ทำประกันความเสียหายของสินค้าทางไปรษณีย์ จำนวน 13 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 92.9 เนื่องจากสินค้าที่นำเข้ามีมูลค่าไม่สูงมากประกอบกับขั้นตอนในการเรียกร้องค่าเสียหายจากทางไปรษณีย์ มีความยุ่งยากและใช้เวลานาน

ตารางที่ 5.37 แสดงการใช้บริการประกันความเสียหายของสินค้าทางไปรษณีย์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การทำประกันความเสียหาย	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่ทำประกันความเสียหาย	13	92.9
ทำประกันความเสียหาย	1	7.1
รวม	**14**	**100.0**

ที่มา : จากการสำรวจ

การตรวจสอบสถานะของสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางไปรษณีย์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.38 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ทั้งหมดจำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ไม่ใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์

ตารางที่ 5.38 แสดงการใช้บริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์จากการขนส่งสินค้าทางไปรษณีย์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

การตรวจสอบสถานะสินค้า	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ
ไม่มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	14	100.0
มีการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	0	0.0
รวม	14	100.0

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

5.3.1 เป้าหมายโดยรวมในการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้า

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.39 พบว่าผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกวิธีการที่นำเข้าสินค้าได้ทันเวลาเป็นอันดับ 1 จำนวน 32 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 71.1 เลือกวิธีการนำเข้าที่ต้นทุนต่ำที่สุดเป็นอันดับ 2 จำนวน 18 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 40.0 เลือกวิธีการนำเข้าที่สินค้าปลอดภัยที่สุดเป็นอันดับ 3 จำนวน 22 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 48.9 และเลือกวิธีการนำเข้าที่มีขั้นตอนสะดวกที่สุด จำนวน 26 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 57.8

ตารางที่ 5.39 แสดงเป้าหมายโดยรวมในการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

เป้าหมาย	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4		จัดอันดับ
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	
นำเข้าสินค้าได้ทันเวลา	32	71.1	10	22.2	0	0.0	0	0.0	1
ต้นทุนต่ำที่สุด	10	22.2	18	40.0	7	15.6	8	17.8	2
ขั้นตอนสะดวกที่สุด	1	2.2	4	8.9	15	33.3	26	57.8	4
สินค้าปลอดภัยที่สุด	1	2.2	12	26.7	22	48.9	10	22.2	3
ไม่เลือก	1	2.2	1	2.2	1	2.2	1	2.2	
รวม	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**	**45**	**100.0**	

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: จัดอันดับตามที่ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกเป็นอันดับ 1

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน (แยกตามวิธีการนำเข้า)

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน (แยกตามวิธีการนำเข้า) ได้แบ่งออกเป็น 5 วิธี ได้แก่ ทางเรือ ทางเครื่องบิน ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางไปรษณีย์ โดยแบ่งระดับความสำคัญของปัจจัยออกเป็น 5 ระดับ คือ 5 หมายถึง มากที่สุด, 4 หมายถึง มาก. 3 หมายถึง น้อย, 2 หมายถึง น้อยที่สุด และ 1 หมายถึง ไม่มีความสำคัญ ในการศึกษาครั้งนี้ไม่ใช้ระดับความสำคัญที่ระดับปานกลาง เนื่องจากประชาชนมักเลือกตอบปานกลางไว้ก่อนซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถทราบถึงระดับความสำคัญของปัจจัยที่แท้จริงได้ โดยผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.40 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือ ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน 3 อันดับแรก ได้แก่ น้ำหนักของสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมากที่สุด อัตราค่าขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก และชนิดสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก ตามลำดับ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.41 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบิน ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน 3 อันดับแรก ได้แก่ อัตราค่าขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก ความสะดวกในการรับสินค้า และเวลาในการขนส่งจากต้นทางถึงประเทศไทยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก และชนิดสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก ตามลำดับ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถไฟ

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.42 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถไฟของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน 3 อันดับแรก ได้แก่ น้ำหนักของสินค้า ผู้ส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 5.00 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ที่ระดับมากที่สุด อัตราค่าขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.50 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมากที่สุด และชนิดสินค้า เวลาในการขนส่งจากต้นทางถึงประเทศไทย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก ตามลำดับ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.43 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน 3 อันดับแรก ได้แก่ อัตราค่าขนส่ง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.67 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมากที่สุด ผู้ส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก และเวลาในการขนส่งจากต้นทางถึงประเทศไทย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก ตามลำดับ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.44 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน 3 อันดับแรก ได้แก่ ชนิดสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก น้ำหนักของสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.71 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับมาก และอัตราค่าขนส่ง ความสะดวกในการรับสินค้า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.14 ซึ่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อย ตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.40 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเรือของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ					
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ		
ชนิดสินค้า	24	60.0	8	20.0	7	17.5	0	0.0	1	2.5	40	100.0	4.35	มาก
น้ำหนักของสินค้า	24	60.0	14	35.0	0	0.0	1	2.5	1	2.5	40	100.0	4.50	มากที่สุด
อัตราค่าขนส่ง	23	57.5	10	25.0	7	17.5	0	0.0	1	2.5	40	100.0	4.40	มาก
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร	20	50.0	11	27.5	7	20.0	1	2.5	0	0.0	40	100.0	4.25	มาก
เวลาในการขนส่ง	16	40.0	8	20.0	16	40.0	0	0.0	0	0.0	40	100.0	4.00	มาก
เวลาในการขนย้าย	16	40.0	7	17.5	16	40.0	1	2.5	0	0.0	40	100.0	3.95	มาก
ผู้ส่งสินค้า	9	22.5	14	35.0	13	32.5	1	2.5	3	7.5	40	100.0	3.63	มาก
ความถี่ในการขนส่ง	10	25.0	6	15.0	19	47.5	2	5.0	3	7.5	40	100.0	3.45	น้อย
ความสะดวกในการรับสินค้า	12	30.0	21	52.5	7	17.5	0	0.0	0	0.0	40	100.0	4.13	มาก
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร	11	27.5	22	55.0	6	15.0	1	2.5	0	0.0	40	100.0	4.08	มาก
การรับประกันความเสียหาย	13	32.5	15	37.5	10	25.0	1	2.5	1	2.5	40	100.0	3.95	มาก
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	6	15.0	7	17.5	19	47.5	2	5.0	6	15.0	40	100.0	3.13	น้อย
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน	9	22.5	10	25	17	42.5	2	5.0	2	5.0	40	100.0	3.55	มาก
ฤดูกาล	5	12.5	9	22.5	17	42.5	2	5.0	7	17.5	40	100.0	3.08	น้อย
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท	12	30.0	12	30.0	12	30.0	2	5.0	2	5.0	40	100.0	3.75	มาก

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.41 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ					
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ		
ชนิดสินค้า	25	58.1	10	23.3	7	16.3	0	0.0	1	2.3	43	100.0	4.35	มาก
น้ำหนักของสินค้า	23	53.5	12	27.9	2	16.3	0	0.0	1	2.3	43	100.0	4.30	มาก
อัตราค่าขนส่ง	22	51.2	16	37.2	5	11.6	0	0.0	0	0.0	43	100.0	4.40	มาก
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร	18	41.9	16	37.2	7	16.3	2	4.7	0	0.0	43	100.0	4.16	มาก
เวลาในการขนส่ง	27	62.8	6	14.0	9	20.9	1	2.3	0	0.0	43	100.0	4.37	มาก
เวลาในการขนย้าย	23	53.5	8	18.6	10	23.3	2	4.7	0	0.0	43	100.0	4.21	มาก
ผู้ส่งสินค้า	10	23.3	16	37.2	14	32.6	0	0.0	3	7.0	43	100.0	3.70	มาก
ความถี่ในการขนส่ง	13	30.2	9	20.9	15	34.9	2	4.7	4	9.3	43	100.0	3.58	มาก
ความสะดวกในการรับสินค้า	20	46.5	19	44.2	4	9.3	0	0.0	0	0.0	43	100.0	4.37	มาก
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร	18	41.9	21	48.8	3	7.0	1	2.3	0	0.0	43	100.0	4.30	มาก
การรับประกันความเสียหาย	16	37.2	17	39.5	9	20.9	0	0.0	1	2.3	43	100.0	4.09	มาก
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	12	27.9	10	23.3	16	37.2	1	2.3	4	9.3	43	100.0	3.58	มาก
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน	13	3.2	17	39.5	10	23.3	2	4.7	1	2.3	43	100.0	3.91	มาก
ฤดูกาล	8	18.6	10	23.3	15	34.9	3	7.0	7	16.3	43	100.0	3.21	น้อย
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท	14	32.6	13	30.2	10	23.3	3	7.0	3	7.0	43	100.0	3.74	มาก

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.42 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถไฟของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ					
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ		
ชนิดสินค้า	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	4.00	มาก
น้ำหนักของสินค้า	2	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	5.00	มากที่สุด
อัตราค่าขนส่ง	1	50.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	4.50	มากที่สุด
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
เวลาในการขนส่ง	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	4.00	มาก
เวลาในการขนย้าย	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
ผู้ส่งสินค้า	2	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	5.00	มากที่สุด
ความถี่ในการขนส่ง	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
ความสะดวกในการรับสินค้า	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
การรับประกันความเสียหาย	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0	2.00	น้อยที่สุด
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
ฤดูกาล	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	3.00	น้อย

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.43 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ					
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ		
ชนิดสินค้า	0	0.0	1	33.3	2	66.7	0	0.0	0	0.0	3	100.0	3.33	น้อย
น้ำหนักของสินค้า	0	0.0	2	66.7	0	0.0	1	33.3	0	0.0	3	100.0	3.33	น้อย
อัตราค่าขนส่ง	2	66.7	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	100.0	4.67	มากที่สุด
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	0	0.0	2	66.7	1	33.3	0	0.0	3	100.0	2.67	น้อย
เวลาในการขนส่ง	1	33.3	1	33.3	1	33.3	0	0.0	0	0.0	3	100.0	3.67	มาก
เวลาในการขนย้าย	0	0.0	2	66.7	1	33.3	0	0.0	0	0.0	3	100.0	3.33	น้อย
ผู้ส่งสินค้า	1	33.3	2	66.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	100.0	4.33	มาก
ความถี่ในการขนส่ง	0	0.0	0	0.0	1	33.3	2	66.7	0	0.0	3	100.0	2.33	น้อยที่สุด
ความสะดวกในการรับสินค้า	0	0.0	0	0.0	3	100.0	0	0.0	0	0.0	3	100.0	3.00	น้อย
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	0	0.0	2	66.7	1	33.3	0	0.0	3	100.0	2.67	น้อย
การรับประกันความเสียหาย	0	0.0	1	33.3	2	66.7	0	0.0	0	0.0	3	100.0	3.33	น้อย
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	0	0.0	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	3	100.0	2.00	น้อยที่สุด
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน	0	0.0	0	0.0	2	66.7	1	33.3	0	0.0	3	100.0	2.67	น้อย
ฤดูกาล	0	0.0	0	0.0	2	66.7	0	0.0	1	33.3	3	100.0	2.33	น้อยที่สุด
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	0	0.0	3	100.0	3.00	น้อย

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.44 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ					
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ		
ชนิดสินค้า	5	35.7	6	42.9	2	14.3	1	7.1	0	0.0	14	100.0	4.07	มาก
น้ำหนักของสินค้า	4	28.6	5	35.7	3	21.4	1	7.1	1	7.1	14	100.0	3.71	มาก
อัตราค่าขนส่ง	1	7.1	4	28.6	6	42.9	2	14.3	1	7.1	14	100.0	3.14	น้อย
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	1	7.1	8	57.1	4	28.6	1	7.1	14	100.0	2.64	น้อย
เวลาในการขนส่ง	0	0.0	2	14.3	6	42.9	4	28.6	2	14.3	14	100.0	2.57	น้อย
เวลาในการขนย้าย	0	0.0	1	7.1	9	64.3	2	14.3	2	14.3	14	100.0	2.64	น้อย
ผู้ส่งสินค้า	0	0.0	2	14.3	3	35.7	2	14.3	5	35.7	14	100.0	2.29	น้อยที่สุด
ความถี่ในการขนส่ง	0	0.0	0	0.0	7	50.0	3	21.4	4	28.6	14	100.0	2.21	น้อยที่สุด
ความสะดวกในการรับสินค้า	0	0.0	6	42.9	5	35.7	2	14.3	1	7.1	14	100.0	3.14	น้อย
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	0	0.0	11	78.6	2	14.3	1	7.1	14	100.0	2.71	น้อย
การรับประกันความเสียหาย	0	0.0	1	7.1	6	42.9	3	21.4	4	28.6	14	100.0	2.29	น้อยที่สุด
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	0	0.0	0	0.0	6	42.9	1	7.1	7	50.0	14	100.0	1.93	น้อยที่สุด
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน	0	0.0	3	21.4	7	50.0	2	14.3	2	14.3	14	100.0	2.79	น้อย
ฤดูกาล	0	0.0	2	14.3	3	21.4	2	14.3	7	50.0	14	100.0	2.00	น้อยที่สุด
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท	0	0.0	3	21.4	5	35.7	3	21.4	3	21.4	14	100.0	2.57	น้อย

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน (แยกตามอันดับการนำเข้า)

ผลการศึกษาพฤติกรรมการเลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ตามตารางที่ 5.9 ซึ่งมีการเลือกวิธีการนำเข้า 4 อันดับ คือ อันดับที่ 1 เลือก ทางเรือและ ทางเครื่องบิน อันดับที่ 2 เลือก ทางเรือ ทางเครื่องบิน ทางรถยนต์ และทางไปรษณีย์ อันดับที่ 3 เลือก ทางเรือ ทางรถไฟ ทางรถยนต์ และทางไปรษณีย์ และอันดับที่ 4 เลือก ทางไปรษณีย์ ในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้วิธีการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนแยกตามอันดับการนำเข้า ได้แบ่งระดับความสำคัญของปัจจัยออกเป็น 5 ระดับ คือ 5 หมายถึง มากที่สุด, 4 หมายถึง มาก, 3 หมายถึง น้อย, 2 หมายถึง น้อยที่สุด และ 1 หมายถึง ไม่มีความสำคัญ และไม่ใช้ระดับความสำคัญที่ระดับปานกลาง เนื่องจากประชาชนมักเลือกตอบปานกลางไว้ก่อนซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถทราบถึงระดับความสำคัญของปัจจัยที่แท้จริงได้ โดยผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

1) ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีนำเข้าสินค้าอันดับ 1

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.45 เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับที่ 1 ได้ผลการศึกษาดังนี้

ด้านชนิดของสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 5 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 5 จำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 โดยปัจจัยด้านชนิดสินค้ามีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์ เท่ากับ 46.592 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านชนิดของสินค้าอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านน้ำหนักสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าที่ระดับ 5 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าที่ระดับ 5 จำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

50.0 โดยปัจจัยด้านน้ำหนักสินค้ามีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 46.562 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านอัตราค่าขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งที่ระดับ 5 จำนวน 9 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 56.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งที่ระดับ 5 จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 39.3 โดยปัจจัยด้านอัตราค่าขนส่งมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 47.498 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 5 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 5 และระดับ 4 จำนวนระดับละ 9 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 32.1 โดยปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 48.189 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร อย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยที่ระดับ 5 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยที่ระดับ 5 จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 39.3 โดยปัจจัยด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 46.056 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทที่ระดับ 5 และระดับ 4 จำนวนระดับละ 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทที่ระดับ 3 จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 39.3 โดยปัจจัยด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 47.203 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านผู้ส่งสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 4 และ ระดับ 3 จำนวนระดับละ 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 4 จำนวน 12 บริษัท คิดเป็นร้อยละ42.9 โดยปัจจัยด้านผู้ส่งสินค้ามีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย และค่าไคสแควร์เท่ากับ 50.223 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านความถี่ในการขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งที่ระดับ 5 และระดับ 3 จำนวนระดับละ 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งที่ระดับ 4 และระดับ 3 จำนวนระดับละ 9 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 32.1 โดยปัจจัยด้านความถี่ในการขนส่งมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย และค่าไคสแควร์เท่ากับ 53.011 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านความสะดวกในการรับสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้าที่ระดับ 4 จำนวนระดับละ 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้าที่ระดับ 4 จำนวน 16 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 57.1 โดยปัจจัยด้านความสะดวกในการรับสินค้ามีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากและค่าไคสแควร์เท่ากับ 47.645 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้าอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 4 จำนวน 10 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 62.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 4 จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 53.6 โดยปัจจัยด้านเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 46.937 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านการรับประกันความเสียหาย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายที่ระดับ 5 และระดับ 4 จำนวนระดับละ 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 43.8 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายที่ระดับ 4 จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 39.3 โดยปัจจัยด้านการรับประกันความเสียหายมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 49.940 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ที่ระดับ 5 และระดับ 3 จำนวนระดับละ 4 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 25.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ที่ระดับ 3 จำนวน 11

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บริษัท คิดเป็นร้อยละ 39.3 โดยปัจจัยด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์มีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย และค่าไคสแควร์เท่ากับ 50.307 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์อย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่ระดับ 4 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่ระดับ 4 จำนวน 12 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 42.9 โดยปัจจัยด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และค่าไคสแควร์เท่ากับ 46.911 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านฤดูกาล ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านฤดูกาลที่ระดับ 3 จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 31.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านฤดูกาล ที่ระดับ 4 และระดับ 3 จำนวนระดับละ 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 28.6 โดยปัจจัยด้านฤดูกาลมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย และค่าไคสแควร์เท่ากับ 46.053 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทที่ระดับ 4 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 1 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทที่ระดับ 3 จำนวน 9 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 32.1 โดยปัจจัยด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทมีความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย และค่าไคสแควร์เท่ากับ 46.588 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.45 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับที่ 1 ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f.	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
ชนิดของสินค้า													4.16	มาก	46.592	8	0.000
ทางเรือ	8	50.0	6	37.5	2	12.5	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	14	50.0	7	25.0	6	21.4	1	3.6	0	0.0	28	100.0					
น้ำหนักของสินค้า													4.22	มาก	46.562	8	0.000
ทางเรือ	8	50.0	7	43.8	1	6.3	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	14	50.0	9	32.1	4	14.3	1	3.6	0	0.0	28	100.0					
อัตราค่าขนส่ง													4.16	มาก	47.498	8	0.000
ทางเรือ	9	56.3	6	37.5	1	6.3	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	11	39.3	12	42.9	2	7.1	3	10.7	0	0.0	28	100.0					
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร													3.93	มาก	48.189	8	0.000
ทางเรือ	8	50.0	6	37.5	1	6.3	1	6.3	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	9	32.1	9	32.1	7	25.0	3	10.7	0	0.0	28	100.0					
เวลาในการขนส่ง													4.00	มาก	46.056	8	0.000
ทางเรือ	6	37.5	5	31.3	5	31.3	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	11	39.3	10	35.7	6	21.4	1	3.6	0	0.0	28	100.0					
เวลาในการขนย้าย													3.87	มาก	47.203	8	0.000
ทางเรือ	6	37.5	6	37.5	4	25.0	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	10	35.7	6	21.4	11	39.3	1	3.6	0	0.0	28	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.45 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f.	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
ผู้ส่งสินค้า													3.49	น้อย	50.223	8	0.000
ทางเรือ	4	25.0	6	37.5	6	37.5	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	4	14.3	12	42.9	6	21.4	3	10.7	00.0	0.0	28	100.0					
ความถี่ในการขนส่ง													3.36	น้อย	53.011	8	0.000
ทางเรือ	6	37.5	4	25.0	6	37.5	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	3	10.7	9	32.1	9	32.1	2	7.1	5	17.9	28	100.0					
ความสะดวกในการรับสินค้า													4.04	มาก	47.645	8	0.000
ทางเรือ	7	43.8	8	50.0	1	6.3	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	7	25.0	16	57.1	3	10.7	2	7.1	0	0.0	28	100.0					
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร													4.00	มาก	46.937	8	0.000
ทางเรือ	5	31.3	10	62.5	1	6.3	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	8	28.6	15	53.6	3	10.7	2	7.1	3	10.7	28	100.0					
การรับประกันความเสียหาย													3.80	มาก	49.940	8	0.000
ทางเรือ	7	43.8	7	43.8	2	12.5	0	0.0	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	6	21.4	11	39.3	7	25.0	3	10.7	1	3.6	28	100.0					
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์													3.20	น้อย	50.307	8	0.000
ทางเรือ	4	25.0	3	18.8	4	25.0	2	12.5	3	18.8	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	3	10.7	9	32.1	11	39.3	4	14.3	1	3.6	28	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.45 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f.	Significance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน													3.58	มาก	46.911	8	0.000
ทางเรือ	4	25.0	6	37.5	5	31.3	1	6.3	0	0.0	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	5	17.9	12	42.9	6	21.4	4	14.3	1	3.6	28	100.0					
ฤดูกาล													2.93	น้อย	46.053	8	0.000
ทางเรือ	2	12.5	4	25.0	5	31.3	3	18.3	2	12.5	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	3	10.7	8	28.6	8	28.6	3	10.7	6	21.4	28	100.0					
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท													3.49	น้อย	46.588	8	0.000
ทางเรือ	5	31.3	6	37.5	3	18.8	1	6.3	1	6.3	16	100.0					
ทางเครื่องบิน	6	21.4	8	28.6	9	32.1	2	7.1	3	10.7	28	100.0					

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

2) ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีนำเข้าสินค้าอันดับ 2

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.46 เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับที่ 2 ได้ผลการศึกษาดังนี้

ด้านชนิดของสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 3 จำนวน 11บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 3 จำนวน7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 4 และ 3 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านชนิดสินค้ามีระดับความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย และค่าไคสแควร์เท่ากับ 43.915 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านชนิดสินค้าอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ด้านน้ำหนักสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าที่ระดับ 3 จำนวน 11 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าที่ระดับ 3 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 53.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าที่ระดับ 3 และ ระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านน้ำหนักสินค้ามีระดับความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 41.264 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ด้านอัตราค่าขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 10 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 45.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งที่ระดับ 2 จำนวน 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งที่ระดับ 4 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านอัตราค่าขนส่งมีระดับความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 59.928 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 2 จำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 63.6 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 3 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 53.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 4 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรมีระดับความสำคัญที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 52.208 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยที่ระดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3 จำนวน 12 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 54.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยที่ระดับ 3 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 50.342 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทที่ระดับ 2 จำนวน 12 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 54.5 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้วนเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทที่ระดับ 3 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 53.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทที่ระดับ 3 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 48.655 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านผู้ส่งสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 2 จำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 63.6 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรม

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 3 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านผู้ส่งสินค้ามีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 32.208 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ด้านความถี่ในการขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งที่ระดับ 2 จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 68.2 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งที่ระดับ 3 จำ นวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 53.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านความถี่ในการขนส่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 31.334 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ด้านความสะดวกในการรับสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 63.6 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้าที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวน 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้า ที่ระดับ 4 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านความสะดวกในการรับสินค้ามีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 53.598 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้าอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 2 จำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 63.6 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 3 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 53.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 4 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 69.439 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านการรับประกันความเสียหาย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายที่ระดับ 2 จำนวน 15 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 68.2 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายที่ระดับ 4 และระดับ 3 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคม

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

อุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านการรับประกันความเสียหายมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 57.065 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ที่ระดับ 2 จำนวน 17 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 77.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ที่ระดับ 2 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 40.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ที่ระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์มีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 28.278 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่ระดับ 2 จำนวน 13 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 59.1 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่ระดับ 2 จำนวน 7 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 46.7 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่ระดับ 4 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 41.328 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านฤดูกาล ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านฤดูกาลที่ระดับ 2 จำนวน 14 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 63.6 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านฤดูกาลที่ระดับ 2 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 53.3 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านฤดูกาลที่ระดับ 4 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านฤดูกาลที่ระดับ 1 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านฤดูกาลมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 42.856 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทที่ระดับ 2 จำนวน 13 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 59.1 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางเครื่องบินเป็นอันดับที่ 2 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทที่ระดับ 2 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 40.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 2 ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 โดยปัจจัยด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด และค่าไคสแควร์เท่ากับ 33.711 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.46 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับที่ 2 ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออกนิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จ.ลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f.	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
ชนิดของสินค้า													2.60	น้อย	43.915	20	0.002
ทางเรือ	0	0.0	3	13.6	11	50.0	7	31.8	1	4.5	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	1	6.7	2	13.3	7	46.7	5	33.3	0	0.0	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
น้ำหนักของสินค้า													2.49	น้อยที่สุด	41.264	20	0.003
ทางเรือ	0	0.0	2	9.1	11	50.0	8	36.4	1	4.5	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	1	6.7	1	6.7	8	53.3	5	33.3	0	0.0	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
อัตราค่าขนส่ง													2.49	น้อยที่สุด	59.928	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	2	9.1	10	45.5	10	45.5	0	0.0	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	2	13.3	6	40.0	7	46.7	0	0.0	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร													2.29	น้อยที่สุด	52.208	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	8	36.4	14	63.6	0	0.0	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	1	6.7	8	53.3	5	33.3	1	6.7	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.46 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f.	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
เวลาในการขนส่ง													2.38	น้อยที่สุด	50.342	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	12	54.5	10	45.5	0	0.0	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	1	6.7	7	46.7	7	46.7	0	0.0	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
เวลาในการขนย้าย													2.31	น้อยที่สุด	48.655	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	10	45.5	12	54.5	0	0.0	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	8	53.3	7	46.7	0	0.0	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ผู้ส่งสินค้า													2.09	น้อยที่สุด	32.208	12	0.001
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	5	22.7	14	63.6	3	13.6	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	7	46.7	7	46.7	1	6.7	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ความถี่ในการขนส่ง													2.07	น้อยที่สุด	31.33	12	0.002
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	4	18.2	15	68.2	3	13.6	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	8	53.3	6	40.0	1	6.7	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.46 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f.	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
ความสะดวกในการรับสินค้า													2.31	น้อยที่สุด	53.598	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	1	4.5	7	31.8	14	63.8	0	0.0	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	1	6.7	7	46.7	7	46.7	0	0.0	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร													2.27	น้อยที่สุด	69.439	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	8	36.4	14	63.8	0	0.0	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	8	53.3	7	46.7	0	0.0	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
การรับประกันความเสียหาย													2.18	น้อยที่สุด	57.065	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	6	27.3	15	68.2	1	4.5.0	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	7	46.7	7	46.7	1	6.7	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์													1.91	น้อยที่สุด	28.278	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	4	18.2	17	77.3	1	4.5	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	4	26.7	6	40.0	5	33.3	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.46 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f.	Significance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน													2.10	น้อยที่สุด	41.328	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	1	4.5	7	31.8	13	59.1	1	4.5	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	7	46.7	6	40.0	2	13.3	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ฤดูกาล													1.84	น้อยที่สุด	42.856	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	4	18.2	14	63.6	4	18.2	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	0	0.0	3	20.0	8	53.3	4	26.7	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	50.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	1	100.0					
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท													2.20	น้อยที่สุด	33.711	16	0.006
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	8	36.4	13	59.1	1	4.5	22	100.0					
ทางเครื่องบิน	0	0.0	2	13.3	5	33.3	6	40.0	2	13.3	15	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3) ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีนำเข้าสินค้าอันดับ 3

ผลการศึกษาตามตารางที่ 5.47 เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับที่ 3 ได้ผลการศึกษาดังนี้

ด้านชนิดของสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 3 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 2 จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 โดยปัจจัยด้านชนิดสินค้ามีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 48.507 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านชนิดสินค้าอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านน้ำหนักสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญ ด้านน้ำหนักสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญ ด้านน้ำหนักสินค้าสินค้า ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญ ด้านน้ำหนักสินค้า ที่ระดับ 4 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญ ด้านน้ำหนักสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 โดยปัจจัยด้านน้ำหนักสินค้ามีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 86.307 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านอัตราค่าขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านอัตราค่า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ขนส่ง ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่ง ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่ง ที่ระดับ 1 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่ง ที่ระดับ 3 จำ านวน 7 บ ริษัท คิดเป็นร้อยละ 70.0 โดยปัจจัยด้านอัตราค่าขนส่ง มีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 45.540 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านอัตราค่าขนส่งอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 3 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ที่ระดับ 3 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ที่ระดับ 2 จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 โดยปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 42.482 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ที่ระดับ 3 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านเวลาใน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ที่ระดับ 2 จำนวนระดับละ 9 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 90.0 โดยปัจจัยด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 26.312 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ที่ระดับ 2 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 80.0 โดยปัจจัยด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 45.125 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัทอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านผู้ส่งสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้า ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 60.0 โดยปัจจัยด้านผู้ส่งสินค้ามีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 38.682 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้อย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านความถี่ในการขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่ง ที่ระดับ 2 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่ง ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่ง ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่ง ที่ระดับ 2 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 60.0 โดยปัจจัยด้านความถี่ในการขนส่งมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 34.457 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความถี่ในการขนส่งอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ด้านความสะดวกในการรับสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้า ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการรับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สินค้า ที่ระดับ 2 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 80.0 โดยปัจจัยด้านความสะดวกในการรับสินค้า มีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 45.125 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความสะดวกในการรับสินค้า อย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ที่ระดับ 2 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ที่ระดับ 2 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 80.0 โดยปัจจัยด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 41.894 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านการรับประกันความเสียหาย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหาย ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหาย ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหาย ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหาย ที่ระดับ 2 จำนวน 6 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 60.0 โดยปัจจัยด้านการรับประกันความเสียหายมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 37.850 แสดงว่า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

วิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านการรับประกันความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ที่ระดับ 1 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ที่ระดับ 3 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ของแต่ละระดับ และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ที่ระดับ 1 จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 โดยปัจจัยด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์มีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 29.781 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99

ด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาที่ระดับ 3 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน ที่ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ของแต่ละระดับ และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน ที่ระดับ 2 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 80.0 โดยปัจจัยด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

45.724 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านฤดูกาล ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านฤดูกาล ที่ระดับ 3 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านฤดูกาล ที่ระดับ 2 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านฤดูกาล ที่ระดับ 1 จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 โดยปัจจัยด้านฤดูกาลมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 40.168 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านฤดูกาลอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางเรือเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ที่ระดับ 2 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 50.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนที่เลือกการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางรถยนต์เป็นอันดับที่ 3 ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ที่ระดับ 3 จำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 100.0 และผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ที่เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าทางไปรษณีย์เป็นอันดับที่ 3 ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ฤดูกาล ที่ระดับ 2 จำนวน 8 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 80.0 โดยปัจจัยด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทมีระดับความสำคัญอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ และค่าไคสแควร์เท่ากับ 55.019 แสดงว่าวิธีการนำเข้าที่แตกต่างกันมีผลต่อระดับความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญอย่างยิ่งทางสถิติ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.47 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับที่ 3 ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f	Significance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
ชนิดสินค้า													1.38	ไม่มีความสำคัญ	48.507	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	1	10.0	3	30.0	5	50.0	1	10.0	10	100.0					
น้ำหนักของสินค้า													1.38	ไม่มีความสำคัญ	86.307	16	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	1	10.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	4	40.0	5	50.0	1	10.0	10	100.0					
อัตราค่าขนส่ง													1.33	ไม่มีความสำคัญ	45.540	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	2	20.0	7	70.0	1	10.0	10	100.0					
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร													1.24	ไม่มีความสำคัญ	42.482	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	6	60.0	3	30.0	10	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.47 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
เวลาในการขนส่ง													1.51	ไม่มีความสำคัญ	26.312	12	0.010
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	9	90.0	0	0.0	10	100.0					
เวลาในการขนย้าย													1.27	ไม่มีความสำคัญ	45.125	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	9	80.0	1	10.0	10	100.0					
ผู้ส่งสินค้า													1.22	ไม่มีความสำคัญ	38.682	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	6	60.0	3	30.0	10	100.0					
ความถี่ในการขนส่ง													1.20	ไม่มีความสำคัญ	34.457	12	0.001
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	6	60.0	3	30.0	10	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.47 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
ความสะดวกในการรับสินค้า													1.27	ไม่มีความสำคัญ	45.125	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	8	80.0	1	1.0	10	100.0					
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร													1.24	ไม่มีความสำคัญ	41.894	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	8	80.0	1	10.0	10	100.0					
การรับประกันความเสียหาย													1.24	ไม่มีความสำคัญ	37.850	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	6	60.0	3	30.0	10	100.0					
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์													1.11	ไม่มีความสำคัญ	29.781	12	0.003
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	4	40.0	5	50.0	10	100.0					

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.47 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล	Chi square	d.f	Signi ficance
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ								
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ					
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน													1.27	ไม่มีความสำคัญ	45.724	12	0.003
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	8	80.0	1	10.0	10	100.0					
ฤดูกาล													1.13	ไม่มีความสำคัญ	40.168	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0	1	50.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	4	40.0	5	50.0	10	100.0					
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท													1.24	ไม่มีความสำคัญ	55.019	12	0.000
ทางเรือ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0	1	50.0	2	100.0					
ทางรถไฟ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	50.0	0	0.0	2	100.0					
ทางรถยนต์	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0					
ทางไปรษณีย์	0	0.0	0	0.0	1	10.0	8	80.0	1	10.0	10	100.0					

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

4) ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีนำเข้าสินค้าอันดับ 4

จากผลการศึกษาตามตารางที่ 5.48 เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับที่ 4 ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน เลือกวิธีการนำเข้าสินค้าอันดับ 4 คือ ทางไปรษณีย์ เพียงวิธีเดียว ทำให้ไม่สามารถหาค่าไคสแควร์เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างวิธีการนำเข้าได้ จึงทำการหาระดับความสำคัญของปัจจัยด้านต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้า พบว่าระดับความสำคัญของทุกๆ ปัจจัยอยู่ที่ระดับไม่มีความสำคัญ โดยมีรายละเอียดการให้ความสำคัญแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

ด้านชนิดของสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญด้านชนิดของสินค้าที่ระดับ 5 , 4 และ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านน้ำหนักสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญด้านน้ำหนักสินค้าที่ระดับ 5 ระดับ 4 และ ระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านอัตราค่าขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญ ด้านอัตราค่าขนส่ง ที่ระดับ 4 ระดับ 2 และ ระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร ที่ระดับ 3 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 66.7

ด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงประเทศไทย ที่ระดับ 2 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 66.7

ด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญ ด้านเวลาในการขนย้ายภายในประเทศถึงบริษัท ที่ระดับ 3 ระดับ 2 และ ระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านผู้ส่งสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญด้านผู้ส่งสินค้าที่ระดับ 3 ระดับ 2 และ ระดับ 1 จำนวน ระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ด้านความถี่ในการขนส่ง ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูนให้ความสำคัญ ด้านความถี่ในการขนส่ง ที่ระดับ 3 ระดับ 2 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านความสะดวกในการรับสินค้า ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญ ด้านความสะดวกในการรับสินค้า ที่ระดับ 4 ระดับ 3 และระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญ ด้านความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากรที่ระดับ 3 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 66.7

ด้านการรับประกันความเสียหาย ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญ ด้านการรับประกันความเสียหายที่ระดับ 4 ระดับ 2 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญ ด้านบริการตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์ ที่ระดับ 1 จำนวน 2 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 66.7

ด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญ ด้านการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันที่ระดับ 4 ระดับ 3 และ ระดับ 2 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3.0

ด้านฤดูกาล ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญ ด้านฤดูกาลที่ระดับ 4 ระดับ 2 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จังหวัดลำพูน ให้ความสำคัญด้านภาวะเศรษฐกิจของบริษัท ที่ระดับ 3 ระดับ 2 และระดับ 1 จำนวนระดับละ 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 33.3

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 5.48 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกวิธีการนำเข้าสินค้าลำดับที่ 4 ของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จ.ลำพูน

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย										รวม		ค่าเฉลี่ย	การแปรผล
	มากที่สุด		มาก		น้อย		น้อยที่สุด		ไม่มีความสำคัญ					
	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ	จำนวน (บริษัท)	ร้อยละ		
ชนิดสินค้า	1	33.3	1	33.3	0	0.0	1	33.3	0	0.0	3	100.0	1.27	ไม่มีความสำคัญ
น้ำหนักของสินค้า	1	33.3	1	33.3	0	0.0	0	0.0	1	33.3	3	100.0	1.16	ไม่มีความสำคัญ
อัตราค่าขนส่ง	0	0.0	1	33.3	0	0.0	1	33.3	1	33.3	3	100.0	0.98	ไม่มีความสำคัญ
ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	0	0.0	2	66.7	1	33.3	0	0.0	3	100.0	0.82	ไม่มีความสำคัญ
เวลาในการขนส่ง	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	66.7	1	33.3	3	100.0	0.80	ไม่มีความสำคัญ
เวลาในการขนย้าย	0	0.0	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	3	100.0	0.82	ไม่มีความสำคัญ
ผู้ส่งสินค้า	0	0.0	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	3	100.0	0.71	ไม่มีความสำคัญ
ความถี่ในการขนส่ง	0	0.0	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	3	100.0	0.69	ไม่มีความสำคัญ
ความสะดวกในการรับสินค้า	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	0	0.0	3	100.0	0.98	ไม่มีความสำคัญ
ความสะดวกในการผ่านพิธีการศุลกากร	0	0.0	0	0.0	2	66.7	1	33.3	0	0.0	3	100.0	0.84	ไม่มีความสำคัญ
การรับประกันความเสียหาย	0	0.0	1	33.3	0	0.0	1	33.3	1	33.3	3	100.0	0.71	ไม่มีความสำคัญ
การตรวจสอบสถานะสินค้าโดยเว็บไซต์	0	0.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	2	66.7	3	100.0	0.60	ไม่มีความสำคัญ
การเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	0	0.0	3	100.0	0.87	ไม่มีความสำคัญ
ฤดูกาล	0	0.0	1	33.3	0	0.0	1	33.3	1	33.3	3	100.0	0.62	ไม่มีความสำคัญ
ภาวะเศรษฐกิจของบริษัท	0	0.0	0	0.0	1	33.3	1	33.3	1	33.3	3	100.0	0.80	ไม่มีความสำคัญ

ที่มา : จากการสำรวจ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved