

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ของเกษตรกร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมและปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ของเกษตรกรในจังหวัดลำพูน ได้ทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามโดยจะทำการสุ่มแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) รวมทั้งสิ้น 400 ตัวอย่าง การศึกษาครั้งนี้รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามซึ่งมีรายละเอียดแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ประเภทของเกษตรกรรวม จำนวนสมาชิกในครัวเรือน รายได้เฉลี่ยต่อการผลิต พื้นที่เกษตรกรรวม เป็นต้น

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการใช้รถแทรกเตอร์ของเกษตรกรในการใช้เพื่อกิจกรรมด้านการเกษตร ได้แก่ ประเภทของรถแทรกเตอร์ ขนาดของแรงงาน วัตถุประสงค์ของการใช้ ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อครั้ง ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้งาน และอื่น ๆ

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ของเกษตรกร

ผลการศึกษามีดังนี้คือ

4.1 ข้อมูลทั่วไป

4.1.1 เพศ

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 400 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 258 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.5 และเป็นเพศหญิง จำนวน 142 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.5

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน ทั้งหมดจำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 127 ราย คิดเป็นร้อยละ 74.71 และเป็นเพศหญิงจำนวน 43 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.29

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 131 ราย คิดเป็นร้อยละ 56.96 และเป็นเพศหญิงจำนวน 99 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.04 ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์		จำนวน (ราย)	ร้อยละ
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ		
ชาย	127	74.71	131	56.96	258	64.50
หญิง	43	25.29	99	43.04	142	35.50
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.2 อายุ

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 400 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 41-50 ปี จำนวน 175 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.75 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ 31-40 ปี จำนวน 91 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.75 ช่วงอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 89 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.25 และช่วงอายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 45 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.25 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 41-50 ปี จำนวน 80 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.06 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.71 ช่วงอายุ 31-40 ปี จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.41 และช่วงอายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.82 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 41-50 ปี จำนวน 95 ราย คิดเป็นร้อยละ 41.30 รองลงมาอยู่ในช่วง 31-40 ปี จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.22 อายุมากกว่า 50 ปี จำนวน 47 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.43 อายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 30 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.04 ซึ่งจากการสุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม ทำให้เห็นว่าอายุของผู้ที่ทำการเกษตรจะมีแนวโน้มอยู่ในช่วงที่สูงวัยมากขึ้น ซึ่งคนในวัยดังกล่าวจะมีเรี่ยวแรงที่ลดลง ในขณะที่กลุ่มคนที่อายุต่ำกว่า 30 ซึ่งมีกำลังแรงงานที่ดีกว่า แต่เป็นเกษตรกรส่วนน้อย หากทิศทางของอายุยังคงเป็นเช่นนี้ ความจำเป็นที่จะใช้รถแทรกเตอร์เข้ามาแทนที่แรงงานก็จะมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ

อายุ	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีโรคแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีโรคแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 ปี	15	8.82	30	13.04	45	11.25
31 – 40 ปี	33	19.41	58	25.22	91	22.75
41 – 50 ปี	80	47.06	95	41.30	175	43.75
มากกว่า 50 ปี	42	24.71	47	20.43	89	22.25
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.3 สถานภาพ

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 400 คน ส่วนใหญ่อยู่ในสถานภาพสมรส จำนวน 347 ราย คิดเป็นร้อยละ 86.75 และมีสถานภาพโสด/หย่า จำนวน 53 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.25ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีโรคแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในสถานภาพสมรส จำนวน 157 ราย คิดเป็นร้อยละ 92.35 และมีสถานภาพโสด/หย่า จำนวน 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.65 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีโรคแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในสถานภาพสมรส จำนวน 190 ราย คิดเป็นร้อยละ 82.61 และมีสถานภาพโสด/หย่า จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.39 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	การเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ของเกษตรกร				รวม	
	กลุ่มที่เลือกซื้อ		กลุ่มที่ไม่เลือกซื้อ			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
โสด/หย่า	13	7.65	40	17.39	53	13.25
สมรส	157	92.35	190	82.61	347	86.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.4 ระดับการศึกษา

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 400 คน ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. จำนวน 187 ราย คิดเป็นร้อยละ 46.75 รองลงมามีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 138 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.50 และมีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส.ขึ้นไป จำนวน 75 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.75 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. จำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.24 รองลงมามีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 67 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.41 และมีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส.ขึ้นไป จำนวน 21 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.35 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา/ปวช. จำนวน 105 ราย คิดเป็นร้อยละ 45.65 รองลงมามีการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 71 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.87 และมีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ปวส.ขึ้นไป จำนวน 54 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.48 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถ แทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถ แทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	67	39.41	71	30.87	138	34.50
มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช.	82	48.24	105	45.65	187	46.75
อนุปริญญา / ปวส.ขึ้นไป	21	12.35	54	23.48	75	18.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.5 จำนวนสมาชิกในครอบครัว

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 400 คน ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 4 คน จำนวน 222 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.50 รองลงมามีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 คน จำนวน 96 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.00 และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวน้อยกว่า 3 คน จำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.50 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 4 คน จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.65 รองลงมามีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 คน จำนวน 47 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.65 และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัวน้อยกว่า 3 คน จำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.71 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 4 คน จำนวน 124 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.91 รองลงมามีจำนวนสมาชิกในครอบครัวน้อยกว่า 3 คน จำนวน 57 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.78 และมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 4 คน จำนวน 49 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนสมาชิกในครอบครัว

จำนวนสมาชิกในครอบครัว	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถ แทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถ แทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 3 คน	25	14.71	57	24.78	82	20.50
4 คน	47	27.65	49	21.30	96	24.00
มากกว่า 4 คน	98	57.65	124	53.91	222	55.50
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.6 ประเภทเกษตรกรกรม

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน โดยแบ่งตามประเภทเกษตรกรกรม และกลุ่มตัวอย่างสามารถทำเกษตรกรกรมมากกว่า 1 ประเภทได้ ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างทำเกษตรกรกรมประเภทพืชสวนได้แก่ ลำไย พริก หอม กระเทียม เป็นต้น จำนวน 281 ราย คิดเป็นร้อยละ 47.71 รองลงมาเป็นเกษตรกรกรมประเภททำนา จำนวน 226 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.37 และทำเกษตรกรกรมประเภทพืชไร่ ได้แก่ ข้าวโพด มะนาว เป็นต้น จำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.92 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่ทำเกษตรกรกรมประเภททำนา จำนวน 126 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.28 รองลงมาทำเกษตรกรกรมประเภทพืชสวน จำนวน 104 ราย คิดเป็นร้อยละ 39.85 และทำเกษตรกรกรมประเภทพืชไร่ จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.88 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างทำเกษตรกรกรมประเภทพืชสวน จำนวน 177 ราย คิดเป็นร้อยละ 53.96 รองลงมาเป็นเกษตรกรกรมประเภททำนา จำนวน 100 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.49 และทำเกษตรกรกรมประเภทพืชไร่ จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.55 ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทเกษตรกรรม

ประเภทเกษตรกรรม	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ทำนา	126	48.28	100	30.49	226	38.37
พืชไร่	31	11.88	51	15.55	82	13.92
พืชสวน	104	39.85	177	53.96	281	47.71
รวม	261	100.00	328	100.00	589	100.00

หมายเหตุ กลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกได้มากกว่า 1 ตัวเลือก

ที่มา: จากการสำรวจ

4.1.7 จำนวนพื้นที่เพาะปลูก

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ราย ส่วนใหญ่มีพื้นที่เพาะปลูก 5-10 ไร่ จำนวน 101 ราย คิดเป็นร้อยละ 25.25 รองลงมามีพื้นที่เพาะปลูก 10-15 ไร่ จำนวน 91 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.75 มีพื้นที่เพาะปลูก 15-20 ไร่ จำนวน 80 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.00 มีพื้นที่เพาะปลูกน้อยกว่า 5 ไร่ จำนวน 77 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.25 และมีพื้นที่เพาะปลูกมากกว่า 20 ไร่ขึ้นไป จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.75 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่มีพื้นที่เพาะปลูก 10-15 ไร่ จำนวน 55 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.35 รองลงมามีพื้นที่เพาะปลูก 15-20 ไร่ จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.76 มีพื้นที่เพาะปลูก 5-10 ไร่ จำนวน 35 ราย คิดเป็นร้อยละ 20.59 มีพื้นที่เพาะปลูกมากกว่า 20 ไร่ขึ้นไป จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.53 และมีพื้นที่เพาะปลูกน้อยกว่า 5 ไร่ จำนวน 20 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.76 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูนทั้งหมดจำนวน 230 รายส่วนใหญ่มีพื้นที่เพาะปลูก 5-10 ไร่ จำนวน 66 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.70 รองลงมามีพื้นที่เพาะปลูก น้อยกว่า 5 ไร่ จำนวน 57 ราย คิดเป็นร้อยละ 24.78 มีพื้นที่เพาะปลูก 15-20 ไร่ จำนวน 43 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.70 มีพื้นที่เพาะปลูก 10-15 ไร่ จำนวน 36 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.65 และมีพื้นที่เพาะปลูกมากกว่า 20 ไร่ขึ้นไปจำนวน 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.17 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนพื้นที่เพาะปลูก

จำนวนพื้นที่เพาะปลูก	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ไร่	20	11.76	57	24.78	77	19.25
5-10 ไร่	35	20.59	66	28.70	101	25.25
10-15 ไร่	55	32.35	36	15.65	91	22.75
15-20 ไร่	37	21.76	43	18.70	80	20.00
มากกว่า 20 ไร่ขึ้นไป	23	13.53	28	12.17	51	12.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการใช้รถแทรกเตอร์ของเกษตรกร

4.2.1 การรู้จักหรือเคยเห็นรถแทรกเตอร์ของเกษตรกร

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างรู้จักรถแทรกเตอร์ จำนวน 393 ราย คิดเป็นร้อยละ 98.25 และไม่รู้จักรถแทรกเตอร์ จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย รู้จักรถแทรกเตอร์ ทั้งหมด 170 ราย คิดเป็นร้อยละ 100.00 ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่รู้จักรถแทรกเตอร์ จำนวน 223 ราย คิดเป็นร้อยละ 96.96 และไม่รู้จักรถแทรกเตอร์ จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.04 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรู้จักรถแทรกเตอร์

ประเภทเกษตรกร	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
รู้จักรถแทรกเตอร์	170	100.00	223	96.96	393	98.25
ไม่รู้จักรถแทรกเตอร์	0	0.00	7	3.04	7	1.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.2 ความเข้าใจในความเหมือนและความต่างของรถแทรกเตอร์กับรถไถนาของเกษตรกร

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเข้าใจว่ารถแทรกเตอร์และรถไถนามีความแตกต่างกัน จำนวน 223 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.75 และเข้าใจว่ารถแทรกเตอร์และรถไถนาไม่มีความแตกต่างกัน จำนวน 177 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.25 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเข้าใจว่ารถแทรกเตอร์และรถไถนามีความแตกต่างกัน จำนวน 109 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.12 และเข้าใจว่ารถแทรกเตอร์และรถไถนาไม่มีความแตกต่างกัน จำนวน 61 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.88 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย มีความเข้าใจถึงความแตกต่างระหว่างรถแทรกเตอร์กับรถไถนาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน โดยเข้าใจว่ารถแทรกเตอร์และรถไถนามีความแตกต่างกัน จำนวน 114 ราย คิดเป็นร้อยละ 50.43 และเข้าใจว่ารถแทรกเตอร์และรถไถนาไม่มีความแตกต่างกัน จำนวน 116 ราย คิดเป็นร้อยละ 49.57 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเข้าใจของรถแทรกเตอร์กับรถไถ

ความเข้าใจของรถ แทรกเตอร์กับรถไถ	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถ แทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถ แทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มีความแตกต่างกัน	109	64.12	114	49.57	223	55.75
มีความเหมือนกัน	61	35.88	116	50.43	177	44.25
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.3 ทศนคติเรื่องรถแทรกเตอร์มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีความคิด
ว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร จำนวน 380 ราย คิดเป็นร้อยละ 95.00 และม
ีความคิดว่ารถแทรกเตอร์ไม่มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร จำนวน 20 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.00
ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมี
ความคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร จำนวน 165 ราย คิดเป็นร้อยละ 97.06
และมีความคิดว่ารรถแทรกเตอร์ไม่มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ
2.94 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่กลุ่ม
ตัวอย่างมีความคิดว่ารรถแทรกเตอร์มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร จำนวน 215 ราย คิดเป็นร้อย
ละ 93.48 และมีความคิดว่ารรถแทรกเตอร์ไม่มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร จำนวน 15 ราย คิด
เป็นร้อยละ 6.52 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติเรื่องรถแทรกเตอร์มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร

ทัศนคติเรื่องรถแทรกเตอร์มีความจำเป็นต่อการทำการเกษตร	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มีความจำเป็น	165	97.06	215	93.48	380	95.00
ไม่มีความจำเป็น	5	2.94	15	6.52	20	5.00
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.4 จำนวนของแรงงานที่ใช้ในการเพาะปลูก

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างใช้แรงงานในการเพาะปลูก 16-20 คน จำนวน 147 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.75 รองลงมาใช้แรงงานในการเพาะปลูก 5-10 คน จำนวน 89 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.25 ใช้แรงงานในการเพาะปลูกมากกว่า 20 คนขึ้นไปจำนวน 75 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.75 ใช้แรงงานในการเพาะปลูก 11-15 คน จำนวน 63 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.75 และใช้แรงงานในการเพาะปลูกน้อยกว่า 5 คน จำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.50ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างใช้แรงงานในการเพาะปลูก 16-20 คน จำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.12 รองลงมามากกว่า 20 คนขึ้นไป จำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.53 ใช้แรงงานในการเพาะปลูก 11-15 คน จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.76 ใช้แรงงานในการเพาะปลูก 5-10 คน จำนวน 24 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.12 และใช้แรงงานในการเพาะปลูกน้อยกว่า 5 คน จำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.47 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างใช้แรงงานในการเพาะปลูก 16-20 คน จำนวน 89 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.70 รองลงมาใช้แรงงานในการเพาะปลูก 5-10 คน จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.26 ใช้แรงงานในการเพาะปลูกมากกว่า 20 คนขึ้นไปจำนวน 35 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.22 ใช้แรงงานในการเพาะปลูก 11-15 คน จำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.30 และใช้แรงงานในการเพาะปลูกน้อยกว่า 5 คน จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.52 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนของพนักงานที่ใช้ในการเพาะปลูก

จำนวนของพนักงานที่ใช้ในการเพาะปลูก	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 คน	11	6.47	15	6.52	26	6.50
5-10 คน	24	14.12	65	28.26	89	22.25
11-15 คน	37	21.76	26	11.30	63	15.75
16-20 คน	58	34.12	89	38.70	147	36.75
มากกว่า 20 คนขึ้นไป	40	23.53	35	15.22	75	18.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.5 ประเภทของบุคคลที่ใช้ในการเพาะปลูก

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างใช้กลุ่มคนที่ใช้แรงงานทั่วไปโดยจ่ายค่าจ้าง ในการเพาะปลูก จำนวน 254 ราย คิดเป็นร้อยละ 61.50 รองลงมาเป็นกลุ่มสมาชิกในครอบครัว โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 109 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.39 และเป็นเพื่อนบ้านโดยต้องให้แรงงานคืน จำนวน 50 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.11 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างใช้กลุ่มคนที่ใช้แรงงานทั่วไปโดยจ่ายค่าจ้างในการเพาะปลูก จำนวน 114 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.00 รองลงมาเป็นกลุ่มสมาชิกในครอบครัว โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 42 ราย คิดเป็นร้อยละ 22.11 และเป็นเพื่อนบ้านโดยต้องให้แรงงานคืน จำนวน 34 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.89 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างใช้ กลุ่มคนที่ใช้แรงงานทั่วไปโดยจ่ายค่าจ้าง ในการเพาะปลูก จำนวน 140 ราย คิดเป็นร้อยละ 62.78รองลงมาเป็นกลุ่มสมาชิกในครอบครัว โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 67 ราย คิดเป็นร้อยละ 30.04 และเป็นเพื่อนบ้านโดยต้องให้แรงงานคืน จำนวน 16 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.17 ตามลำดับ

ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของบุคคลที่ใช้ในการเพาะปลูก

ประเภทของบุคคล ที่ใช้ในการเพาะปลูก	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถ แทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถ แทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
สมาชิกในครอบครัว โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย	42	22.11	67	30.04	109	26.39
เพื่อนบ้าน โดยต้องให้แรงงานคืน	34	17.89	16	7.17	50	12.11
คนใช้แรงงานทั่วไป โดยจ่ายค่าจ้าง	114	60.00	140	62.78	254	61.50
รวม	190	100.00	223	100.00	413	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

หมายเหตุ กลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกได้มากกว่า 1 ตัวเลือก

4.2.6 ช่วงเดือนที่น่าจะได้ใช้รถแทรกเตอร์ ในการเพาะปลูก

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ช่วงเดือนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นช่วงเดือนที่ได้ใช้รถแทรกเตอร์ในการเพาะปลูกมากที่สุด 3 เดือน ได้แก่ เดือนมิถุนายน จำนวน 272 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.93 รองลงมาเดือนกรกฎาคม จำนวน 231 ราย คิดเป็นร้อยละ 13.81 และเดือนพฤษภาคม จำนวน 145 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.56 ตามลำดับ ส่วนช่วงเดือนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นช่วงเดือนที่ได้ใช้รถแทรกเตอร์ในการเพาะปลูกน้อยที่สุด 3 เดือน ได้แก่ เดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 70 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.61 ถัดมาเดือนกันยายน จำนวน 76 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.01 และเดือนตุลาคม จำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.41 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ช่วงเดือนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นช่วงเดือนที่ได้ใช้รถแทรกเตอร์ในการเพาะปลูกมากที่สุด 3 เดือน ได้แก่ เดือนมิถุนายน จำนวน 130 ราย คิดเป็นร้อยละ 15.35 รองลงมาเดือนกรกฎาคม จำนวน 117 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.71 และเดือนพฤษภาคม จำนวน 76 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.97 ตามลำดับ ส่วนช่วงเดือนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นช่วงเดือนที่ได้ใช้รถแทรกเตอร์ในการเพาะปลูกน้อยที่สุด 3 เดือน ได้แก่ เดือนกุมภาพันธ์

จำนวน 48 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.67 ถัดมาเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน จำนวน 51 ราย คิดเป็นร้อยละ 6.02 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ช่วงเดือนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นช่วงเดือนที่ได้ใช้รถแทรกเตอร์ในการเพาะปลูกมากที่สุด 3 เดือน ได้แก่ เดือนมิถุนายน จำนวน 142 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.19 รองลงมาเดือนกรกฎาคม จำนวน 114 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.01 และเดือนพฤษภาคม จำนวน 69 ราย คิดเป็นร้อยละ 10.30 ตามลำดับ ส่วนช่วงเดือนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าเป็นช่วงเดือนที่ได้ใช้รถแทรกเตอร์ในการเพาะปลูกน้อยที่สุด 3 เดือน ได้แก่ เดือนกุมภาพันธ์ จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.28 ถัดมาเดือนกันยายน จำนวน 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.43 และเดือนตุลาคม จำนวน 31 ราย คิดเป็นร้อยละ 4.63 ตามลำดับ

จากข้อมูลจะเห็นว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม มีความต้องการใช้รถแทรกเตอร์ ในช่วงเดือนที่เหมือนกัน ซึ่งในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เป็นช่วงเริ่มต้นที่จะเข้าสู่ฤดูฝน โดยเฉพาะการทำ การเกษตรประเภททำนา เกษตรกรจะมีความจำเป็นที่จะต้องใช้รถแทรกเตอร์ในการเตรียมดินเพื่อ การเพาะปลูก ดังนั้น พื้นที่ที่มีการทำนา ในช่วงระยะเวลาเดือนมิถุนายน กรกฎาคม เกษตรกรจะมีความต้องการรถแทรกเตอร์ที่เพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.13 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงเดือนที่ใช้รถแทรกเตอร์ในการเพาะปลูก

ช่วงเดือนที่ใช้รถแทรกเตอร์ ในการเพาะปลูก	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถ แทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถ แทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
มกราคม	61	7.20	34	5.07	95	6.26
กุมภาพันธ์	48	5.67	22	3.28	70	4.61
มีนาคม	61	7.20	55	8.21	116	7.65
เมษายน	62	7.32	56	8.36	118	7.78
พฤษภาคม	76	8.97	69	10.30	145	9.56
มิถุนายน	130	15.35	142	21.19	272	17.93
กรกฎาคม	117	13.81	114	17.01	231	15.23
สิงหาคม	71	8.38	47	7.01	118	7.78
กันยายน	53	6.26	23	3.43	76	5.01
ตุลาคม	51	6.02	31	4.63	82	5.41
พฤศจิกายน	51	6.02	42	6.27	93	6.13
ธันวาคม	66	7.79	35	5.22	101	6.66
รวม	847	100.00	670	100.00	1517	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

หมายเหตุ กลุ่มตัวอย่างสามารถเลือกได้มากกว่า 1 ตัวเลือก

4.2.7 เหตุผลที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ เพื่อนำมาใช้ในการเกษตรของตนเองเป็นหลัก จำนวน 232 ราย คิดเป็นร้อยละ 58.00 และมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ เพื่อนำไปรับจ้าง จำนวน 168 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.00 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ เพื่อนำมาใช้ในการเกษตรของตนเองเป็นหลัก จำนวน 105 ราย คิดเป็นร้อยละ 61.76 และมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ เพื่อนำไปรับจ้าง จำนวน 65 ราย คิดเป็นร้อยละ 38.24 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ เพื่อนำมาใช้ในการเกษตรของตนเองเป็นหลัก จำนวน 127 ราย คิดเป็นร้อยละ 55.22 และมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ เพื่อนำไปรับจ้าง จำนวน 103 ราย คิดเป็นร้อยละ 44.78 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเหตุผลที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์

เหตุผลที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เพื่อนำมาใช้ในการเกษตรของตนเองเป็นหลัก	105	61.76	127	55.22	232	58.00
เพื่อนำไปรับจ้าง	65	38.24	103	44.78	168	42.00
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.8 ทศนคติเกี่ยวกับความจำเป็นของรถแทรกเตอร์

จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็น เพราะเป็นเครื่องทุ่นแรงในการทำการเกษตร จำนวน 240 ราย คิดเป็นร้อยละ 60.00 และมีความคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็น เพราะเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้จากการรับจ้าง จำนวน 160 ราย คิดเป็นร้อยละ 40.00 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 170 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็น เพราะเป็นเครื่องทุ่นแรงในการทำการเกษตร จำนวน 108 ราย คิดเป็นร้อยละ 63.53 และมีความคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็น เพราะเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้จากการรับจ้าง จำนวน 62 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.47 ตามลำดับ

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน จำนวน 230 ราย ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีความคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็น เพราะเป็นเครื่องทุ่นแรงในการทำการเกษตร จำนวน 132 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.39 และมีความคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็น เพราะเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้จากการรับจ้าง จำนวน 98 ราย คิดเป็นร้อยละ 42.61 ตามลำดับ ดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.15 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติเกี่ยวกับความจำเป็นของรถแทรกเตอร์

ทัศนคติเกี่ยวกับ ความจำเป็นรถแทรกเตอร์	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถ แทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถ แทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เป็นเครื่องทุ่นแรง ในการทำการเกษตร	108	63.53	132	57.39	240	60.00
เป็นเครื่องมือในการสร้าง รายได้จากการรับจ้าง	62	36.47	98	42.61	160	40.00
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.2.9 การเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยสำคัญที่เห็นว่ามีผลต่อการตัดสินใจ ในการเลือกซื้อรถ

แทรกเตอร์

ทำการศึกษาโดยให้กลุ่มตัวอย่างทำเลือกระหว่างปัจจัยสองปัจจัยนำมาเปรียบเทียบกัน โดยให้เลือกปัจจัยที่เห็นว่า สำคัญที่สุดที่คิดว่ามีผลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ โดยเลือกเพียงปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งเท่านั้น

การเปรียบเทียบระหว่างราคาที่ถูกกว่า และของแถม จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า มากกว่าปัจจัยของแถม โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า จำนวน 386 ราย คิดเป็นร้อยละ 96.5 และเลือกปัจจัยของแถม จำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.50 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า มากกว่าปัจจัยของแถม

การเปรียบเทียบระหว่างราคาที่ถูกกว่า และการบริการหลังการขายที่ดีกว่า จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าปัจจัยราคาที่ถูกกว่า โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยการบริการหลังการขายที่ดีกว่า จำนวน 256 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.00 และเลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า จำนวน 144 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.00 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าปัจจัยราคาที่ถูกกว่า

การเปรียบเทียบระหว่างราคาที่ถูกกว่า และระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า มากกว่าปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า จำนวน 261 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.25 และเลือกปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย จำนวน 139 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.75ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า มากกว่าปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย

การเปรียบเทียบระหว่างราคาที่ถูกกว่า และความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย มากกว่าปัจจัยราคาที่ถูกกว่า โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้าน

ความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย ว่าจำนวน 228 ราย คิดเป็นร้อยละ 57.00 และเลือกปัจจัยราคาที่ถูกกว่า จำนวน 172 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.00 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย มากกว่าปัจจัยราคาที่ถูกกว่า

การเปรียบเทียบระหว่างของแถม และการบริการหลังการขายที่ดีกว่า จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าปัจจัยของแถม โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยการบริการหลังการขายที่ดีกว่าจำนวน 367 ราย คิดเป็นร้อยละ 91.75 และเลือกปัจจัยของแถม จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.25 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าของแถม

การเปรียบเทียบระหว่างของแถม และระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย มากกว่าปัจจัยของแถม โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย จำนวน 316 ราย คิดเป็นร้อยละ 79.00 และเลือกปัจจัยของแถม จำนวน 84 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.00 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย มากกว่าปัจจัยของแถม

การเปรียบเทียบระหว่างของแถม และความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย มากกว่าของแถม โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย จำนวน 365 ราย คิดเป็นร้อยละ 91.25 และเลือกปัจจัยด้านของแถม จำนวน 35 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.75 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่ายมากกว่าปัจจัยของแถม

การเปรียบเทียบระหว่างการบริการหลังการขายที่ดีกว่า และระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่ดีกว่า จำนวน 352 ราย คิดเป็นร้อยละ 88.00 และเลือกปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่ายจำนวน 48 ราย คิดเป็นร้อยละ 12.00 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่างคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย

การเปรียบเทียบระหว่างการบริการหลังการขายที่ดีกว่า และความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่ดีกว่า จำนวน 257 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.25 และเลือกปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่ายจำนวน 143 ราย คิดเป็นร้อยละ 35.75 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่างคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่ดีกว่า มากกว่าปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย

การเปรียบเทียบระหว่างระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่ายและความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด จำนวน 400 คน ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย มากกว่าปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย โดยกลุ่มตัวอย่างเลือกปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย จำนวน 329 ราย คิดเป็นร้อยละ 82.25 และเลือกปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย จำนวน 71 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.75 ตามลำดับ เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็นสองกลุ่ม พบว่าทั้งสองกลุ่มตัวอย่างคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีรถแทรกเตอร์และไม่มีรถแทรกเตอร์ ให้ความสำคัญในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ในทิศทางเดียวกัน คือ เลือกด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย มากกว่าปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย

ดังนั้นจากการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยที่ผลการตัดสินใจเลือกซื้อรถแทรกเตอร์ สรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีผลการตัดสินใจเลือกซื้อรถแทรกเตอร์มากที่สุด ได้แก่ ปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่ดีกว่า ลำดับสองคือ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย ลำดับสามคือ ปัจจัยราคาที่ถูกลงกว่า ลำดับสี่ คือ ปัจจัยด้านระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย และลำดับสุดท้าย คือปัจจัยด้านของแถม ดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างโดยการเปรียบเทียบสองปัจจัยสำคัญที่มีผลการตัดสินใจในการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์

ปัจจัยสำคัญที่มีผลการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1.ราคาที่ถูกกว่า และของแถม						
- ราคาที่ถูกกว่า	166	97.65	220	95.65	386	96.50
- ของแถม	4	2.35	10	4.35	14	3.50
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00
2.ราคาที่ถูกกว่า และการบริการหลังการขายที่ดีกว่า						
- ราคาที่ถูกกว่า	49	28.82	95	41.30	144	36.00
- การบริการหลังการขายที่ดีกว่า	121	71.18	135	58.70	256	64.00
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00
3.ราคาที่ถูกกว่า และระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย						
- ราคาที่ถูกกว่า	117	68.82	144	62.61	261	65.25
- ระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย	53	31.18	86	37.39	139	34.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
4.ราคาที่ถูกกว่า และความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย						
- ราคาที่ถูกกว่า	74	43.53	98	42.61	172	43.00
- ความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย	96	56.47	132	57.39	228	57.00
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00
5.ของแถม และการบริการหลังการขายที่ดีกว่า						
- ของแถม	10	5.88	23	10.00	33	8.25
- การบริการหลังการขายที่ดีกว่า	160	94.12	207	90.00	367	91.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00
6.ของแถม และระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย						
- ของแถม	30	17.65	54	23.48	84	21.00
- ระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย	140	82.35	176	76.52	316	79.00
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00
7.ของแถม และความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย						
- ของแถม	9	5.29	26	11.30	35	8.75
- ความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย	161	94.71	204	88.70	365	91.25
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์	กลุ่มตัวอย่าง				รวม	
	กลุ่มที่มีรถแทรกเตอร์		กลุ่มที่ไม่มีรถแทรกเตอร์			
	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
8.การบริการหลังการขายที่ดีกว่าและระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย						
- การบริการหลังการขายที่ดีกว่า	157	92.35	195	84.78	352	88.00
- ระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย	13	7.65	35	15.22	48	12.00
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00
9.การบริการหลังการขายที่ดีกว่าและความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย						
- การบริการหลังการขายที่ดีกว่า	104	61.18	153	66.52	257	64.25
- ความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย	66	38.82	77	33.48	143	35.75
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00
10.ระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่ายและความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย						
- ระยะทางที่ใกล้กว่าจากบ้านถึงสถานที่จำหน่าย	20	11.76	51	22.17	71	17.75
- ความน่าเชื่อถือของร้านค้าที่จัดจำหน่าย	150	88.24	179	77.83	329	82.25
รวม	170	100.00	230	100.00	400	100.00

ที่มา: จากการสำรวจ

4.3 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถแทรกเตอร์

4.3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รถแทรกเตอร์

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ของเกษตรกรด้วยแบบจำลองโลจิท (Logit model) ด้วยเทคนิควิธีวิเคราะห์ด้วยการประมาณภาวะความน่าจะเป็นที่สูงสุด (Maximum Likelihood Estimate: MLE) และเทคนิควิเคราะห์ Marginal effects ผลการศึกษาได้ค่า Log likelihood function เท่ากับ -118.8554 ค่า Restricted log likelihood เท่ากับ -271.7889 ค่า Chi squared เท่ากับ 305.8670 ค่า McFadden R^2 เท่ากับ 0.56269 ค่าความถูกต้องของการทำนาย เท่ากับ 88.00 % โดยปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์ในจังหวัดลำพูน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 1% ($\alpha=0.01$) ได้แก่ อายุของเกษตรกร ขนาดของพื้นที่เพาะปลูกที่ใช้ ช่วงเดือนพฤษภาคมเป็นช่วงเวลาที่จำเป็นต้องใช้รถแทรกเตอร์ และความจำเป็นของรถแทรกเตอร์มีความจำเป็นในด้านต่างๆ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 5% ($\alpha = 0.05$) ได้แก่ จำนวนแรงงานที่ใช้ในการทำ การเกษตร การเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะของแถม และการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะเชื่อถือร้านค้าที่จำหน่าย และที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 10% ($\alpha = 0.1$) ได้แก่ การให้ความสำคัญระหว่างการบริการหลังการขายกับระยะทางที่ไกลกว่า (ตารางที่ 4.17 และ 4.18) พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้รถแทรกเตอร์ในพื้นที่เขตอำเภอเมืองจังหวัดลำพูน โดยพิจารณาระดับความสำคัญของปัจจัยต่างๆ ได้ดังนี้

1) ปัจจัยด้านอายุของเกษตรกร (X_2) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านอายุของเกษตรกรมีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่า อายุของเกษตรกร มีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นลบ (-0.3740) สามารถอธิบายได้ว่า เกษตรกรที่อายุน้อยกว่า 31 ปี มีโอกาสในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 37.40 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 99% เนื่องจากเกษตรกรที่มีอายุน้อยมีความสามารถในการศึกษาและนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการเกษตรกรรมได้ง่ายกว่า รวมถึงความต้องการความสะดวกสบายในการทำงานเกษตรกรรม

2) ปัจจัยด้านขนาดพื้นที่เพาะปลูกที่ใช้ (X_3) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านขนาดพื้นที่เพาะปลูกที่ใช้ มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่าขนาดพื้นที่ของเพาะปลูกที่ใช้ มีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นลบ (-0.2671) สามารถอธิบายได้ว่า ขนาดพื้นที่เพาะปลูกที่ใช้น้อยกว่า 10 ไร่ มีโอกาสในการตัดสินใจซื้อ

รถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 26.71 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 99% เนื่องจากการถือครองพื้นที่เพาะปลูกมีขนาดเล็กลง แต่ต้องการนำรถแทรกเตอร์ไปปรับจ้าง เพื่อสร้างรายได้อีกทางหนึ่ง

3) ปัจจัยด้านช่วงเดือนในการซื้อรถแทรกเตอร์ (X_{14}) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านช่วงเดือนมีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่าช่วงเดือนพฤษภาคม เป็นช่วงเวลาที่จำเป็นต้องใช้รถแทรกเตอร์ มีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นลบ (-0.2491) สามารถอธิบายได้ว่า เมื่อผ่านช่วงเดือนพฤษภาคมไปแล้ว เกษตรกรมีโอกาสนในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 24.91 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 99% เนื่องจากช่วงเดือนพฤษภาคมเป็นช่วงเดือนที่กำลังจะเข้าสู่ฤดูกาลใหม่ของการทำเกษตรกรรม โดยเฉพาะการทำนา จึงให้เกษตรกรอยู่ระหว่างในการตัดสินใจ แต่ถ้าเข้าสู่ช่วงเดือนมิถุนายนและกรกฎาคม เกษตรกรจะตัดสินใจได้ง่ายขึ้น เพราะมีความจำเป็นต้องใช้เครื่องทุ่นแรงในการทำเกษตรกรรม

4) ปัจจัยด้านความจำเป็นของรถแทรกเตอร์ (X_{26}) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านความจำเป็นของรถแทรกเตอร์ มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่า เกษตรกรคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็นโดยเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้จากการรับจ้าง มีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นบวก (4.6952) สามารถอธิบายได้ว่าพบว่า เกษตรกรที่มีคิดว่ารถแทรกเตอร์มีความจำเป็นโดยเป็นเครื่องมือในการสร้างรายได้จากการรับจ้าง มีโอกาสนในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 469.52 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 99%

5) ปัจจัยจำนวนแรงงานที่ใช้ในการทำการเกษตร (X_{12}) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยจำนวนแรงงานที่ใช้ในการทำการเกษตร มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่า จำนวนแรงงานที่ใช้ในการทำการเกษตรกรรมน้อยกว่า 5 คนมีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นลบ (-0.2238) สามารถอธิบายได้ว่าพบว่าครัวเรือนที่มีจำนวนแรงงานในการทำการเกษตรกรรมน้อยกว่า 5 คนมีโอกาสนในการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 22.38 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 95% เนื่องจากจำนวนแรงงานไม่เพียงพอต่อการทำการเกษตรกรรม

6) ปัจจัยด้านการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะของแถม (X_{29}) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะของแถมที่มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่า ปัจจัยด้านการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะของแถม มีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นบวก (0.2166) สามารถอธิบายได้ว่า เกษตรกรมีโอกาสดำเนินการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น ขึ้นอยู่กับของแถม ร้อยละ 21.66 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 95%

7) ปัจจัยด้านการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะเชื่อถือร้านค้าที่จำหน่าย (X_{34}) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านการเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะเชื่อถือร้านค้าที่จำหน่าย ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่า การเลือกซื้อรถแทรกเตอร์เพราะเชื่อถือร้านค้าที่จำหน่าย มีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นบวก (0.2702) สามารถอธิบายได้ว่า เกษตรกรมีโอกาสดำเนินการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น ขึ้นอยู่กับความเชื่อถือร้านค้าที่จำหน่าย ร้อยละ 27.02 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 95%

8) ปัจจัยด้านการให้ความสำคัญระหว่างบริการหลังการขายกับระยะทางที่ใกล้กว่า (X_{23}) จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยการให้ความสำคัญระหว่างบริการหลังการขายกับระยะทางที่ใกล้กว่า ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการซื้อรถแทรกเตอร์ จากค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เมื่อพิจารณาผลกระทบที่มีต่อการยอมรับจากค่า Marginal effects โดยพบว่า การเลือกซื้อรถแทรกเตอร์จากการให้ความสำคัญของบริการหลังการขายสำคัญกว่าระยะทางที่ใกล้กว่า มีค่าสัมประสิทธิ์ Coefficient ของค่า Marginal effect เป็นลบ (-0.1948) สามารถอธิบายได้ว่า เกษตรกรมีโอกาสดำเนินการตัดสินใจซื้อรถแทรกเตอร์เพิ่มขึ้น การบริการหลังการขายสำคัญกว่าระยะทางที่ใกล้กว่า ร้อยละ 19.48 ด้วยระดับความเชื่อมั่น 90% ดังตารางที่ 4.17 และ 4.18

ตารางที่ 4.17 ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์โดยวิธี Maximum Likelihood Estimate

ตัวแปรอิสระ	Maximum Likelihood Estimates			
	Coefficient	Standard Error	T-ratio	Probability
Constant	1.73675	1.659528	1.047	0.295
X ₁	0.16553	0.399335	0.415	0.679
X ₂	-1.57450	0.577429	-2.727 ^{***}	0.006
X ₃	0.69881	0.593462	1.178	0.239
X ₄	0.61304	0.493262	1.243	0.214
X ₅	0.34319	0.381942	0.899	0.369
X ₆	0.44575	0.425250	1.048	0.295
X ₇	-0.25317	0.497530	-0.509	0.611
X ₈	0.39305	0.461641	0.851	0.395
X ₉	-1.18954	0.398640	-2.984 ^{***}	0.003
X ₁₀	-0.31931	0.376067	-0.849	0.396
X ₁₁	-0.80059	0.721334	-1.110	0.267
X ₁₂	-1.07453	0.445076	-2.414 ^{**}	0.016
X ₁₃	-0.07818	0.462804	-0.169	0.866
X ₁₄	-1.18991	0.414135	-2.873 ^{***}	0.004
X ₁₅	0.71898	0.445866	1.613	0.107
X ₁₆	-0.37137	0.981360	-0.378	0.705
X ₁₇	0.14501	0.468060	0.310	0.757
X ₁₈	0.49526	0.481881	1.028	0.304
X ₁₉	-0.52114	0.521320	-1.000	0.318
X ₂₀	-0.45052	0.682474	-0.660	0.509
X ₂₁	-0.38184	0.477890	-0.799	0.424
X ₂₂	0.60067	0.686510	0.875	0.382
X ₂₃	-1.01276	0.593384	-1.707 [*]	0.088
X ₂₄	-0.28992	0.419659	-0.691	0.490
X ₂₅	-0.67851	0.519743	-1.305	0.192

ตารางที่ 4.17 ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์โดยวิธี Maximum Likelihood Estimate

ตัวแปรอิสระ	Maximum Likelihood Estimates			
	Coefficient	Standard Error	T-ratio	Probability
X ₂₆	4.69524	0.457317	10.267***	0.000
X ₂₇	0.18806	0.397215	0.473	0.636
X ₂₈	-1.02093	0.697931	-1.463	0.144
X ₂₉	0.99767	0.442908	2.253**	0.024
X ₃₀	-1.36597	1.163976	-1.174	0.241
X ₃₁	-0.39140	0.533476	-0.734	0.463
X ₃₂	0.21288	0.591695	0.360	0.719
X ₃₃	-0.85427	0.735740	-1.161	0.246
X ₃₄	1.58059	0.740427	2.135**	0.033
X ₃₅	-0.97655	1.057812	-0.923	0.356
X ₃₆	0.98155	1.031955	0.951	0.342
X ₃₇	-0.09405	0.561185	-0.168	0.867

ที่มา : จากการคำนวณ

หมายเหตุ : *** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 1% ($\alpha = 0.01$) Log likelihood function -118.8554

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 5% ($\alpha = 0.05$) Restricted log likelihood -271.7889

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 10% ($\alpha = 0.1$) Chi squared 305.8670

McFadden R^2 0.56269 Accuracy of Prediction 88.000%

$$\text{McFadden } R^2 = 1 - \frac{\text{Log-Likelihood}}{\text{Restricted Log-Likelihood}}$$

โดยปกติการวิเคราะห์ สมการด้วยวิธี Logit ค่า McFadden R^2 เป็นความสามารถของแบบจำลองที่มีตัวแปรอิสระจะเพิ่มสูงขึ้น สรุปได้ว่าแบบจำลองนั้นมีประสิทธิภาพในการอธิบายค่าระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม

ตารางที่ 4.18 ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์โดยวิธี Marginal Effect

ตัวแปรอิสระ	Marginal Effect			
	Coefficient	Standard Error	T-ratio	Probability
Constant	0.3917	0.3761	1.0410	0.2977
X ₁	0.0376	0.0912	0.4120	0.6803
X ₂	-0.3740	0.1263	-2.9620***	0.0031
X ₃	0.1427	0.1071	1.3320	0.1829
X ₄	0.1446	0.1193	1.2120	0.2254
X ₅	0.0768	0.0847	0.9070	0.3644
X ₆	0.0993	0.0931	1.0670	0.2859
X ₇	-0.0556	0.1061	-0.5250	0.5999
X ₈	0.0862	0.0977	0.8820	0.3775
X ₉	-0.2671	0.0866	-3.0860***	0.0020
X ₁₀	-0.0715	0.0835	-0.8560	0.3919
X ₁₁	-0.1937	0.1783	-1.0860	0.2773
X ₁₂	-0.2238	0.0840	-2.6650***	0.0077
X ₁₃	-0.0177	0.1056	-0.1680	0.8667
X ₁₄	-0.2491	0.0795	-3.1340***	0.0017
X ₁₅	0.1687	0.1065	1.5840	0.1133
X ₁₆	-0.0787	0.1935	-0.4070	0.6841
X ₁₇	0.0325	0.1042	0.3120	0.7552
X ₁₈	0.1138	0.1119	1.0170	0.3093
X ₁₉	-0.1184	0.1185	-0.9990	0.3180
X ₂₀	-0.1065	0.1668	-0.6380	0.5232
X ₂₁	-0.0887	0.1137	-0.7800	0.4354
X ₂₂	0.1232	0.1255	0.9820	0.3262
X ₂₃	-0.1948	0.0939	-2.0750**	0.0380
X ₂₄	-0.0644	0.0920	-0.7000	0.4837
X ₂₅	-0.1607	0.1264	-1.2720	0.2034

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

ตัวแปรอิสระ	Marginal Effect			
	Coefficient	Standard Error	T-ratio	Probability
X ₂₆	0.8237	0.0372	22.1410***	0.0000
X ₂₇	0.0423	0.0891	0.4750	0.6347
X ₂₈	-0.2460	0.1691	-1.4550	0.1456
X ₂₉	0.2166	0.0909	2.3820**	0.0172
X ₃₀	-0.3288	0.2600	-1.2650	0.2059
X ₃₁	-0.0911	0.1274	-0.7150	0.4746
X ₃₂	0.0469	0.1272	0.3690	0.7123
X ₃₃	-0.2057	0.1807	-1.1380	0.2550
X ₃₄	0.2702	0.0855	3.1590***	0.0016
X ₃₅	-0.2371	0.2581	-0.9190	0.3583
X ₃₆	0.1837	0.1518	1.2100	0.2263
X ₃₇	-0.0214	0.1292	-0.1660	0.8682

ที่มา : จากการคำนวณ

หมายเหตุ : *** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 1% ($\alpha = 0.01$)** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 5% ($\alpha = 0.05$)* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 10% ($\alpha = 0.1$)