

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการของธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือซึ่งข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ครั้งนี้จะเป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 ตัวอย่าง มาทำการวิเคราะห์โดยผลที่ได้ในครั้งนี้ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ 1) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจโดยทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและ 2) วิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือผ่านการใช้แบบจำลองโพรบิต (Probit Model) และแบบจำลองโลจิต (Logit Model) ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มตัวแปรของ ปัจจัยภายนอกของกิจการอะไหล่ยนต์ และปัจจัยภายในของกิจการอะไหล่ยนต์ จากนั้นนำผลที่ได้มาตีความหมายโดยใช้การวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม(Marginal Effects)

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ

จากข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือได้นำเสนอในรูปแบบความถี่ร้อยละ ได้ดังนี้

4.1.1 เพศ

กลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือสามารถจำแนกเพศ ได้ดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1: จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	ความถี่	ร้อยละ
ชาย	338	84.5
หญิง	62	15.5
รวม	400	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ และการคำนวณ

ผลการศึกษาในส่วนของเพศดังตารางที่ 4.1 สามารถสรุปได้ดังนี้ ในภาคเหนือมีผู้ประกอบการกิจการอะไหล่ยนต์ ที่ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้นจำนวน 400 คน โดยเป็นเพศชายจำนวน 338คน คิดเป็นอัตราร้อยละ 84.5 และเพศหญิงจำนวน 62คน คิดเป็นอัตราร้อยละ15.5

4.1.2 อายุ

จากข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือโดยจำแนกอายุได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ (ปี)	ความถี่	ร้อยละ
≤ 30	19	4.6
31 - 40	126	31.4
41 - 50	207	51.7
51 - 60	39	9.8
> 60	11	2.5
รวม	400	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ และการคำนวณ

จากตารางที่ 4.2 แสดงผลการศึกษาในส่วนของอายุซึ่งในกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการอะไหล่ยนต์ในเขตภาคเหนือ จำนวน 400 คน มีผู้ประกอบการอะไหล่ยนต์อายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 30 ปี จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 4.6 ผู้ประกอบการอะไหล่ยนต์ที่ตอบแบบสอบถามมีอายุระหว่าง 31 ถึง 40 ปี จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.4 อายุระหว่าง 41 ถึง 50 ปี จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 51.7 อายุระหว่าง 51 ถึง 60 ปี จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.8 และผู้ที่มีอายุมากกว่า 60 ปี ขึ้นไป จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5

4.1.3 ระดับการศึกษา

จากข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือโดยจำแนกตามระดับการศึกษาได้ดังนี้

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ความถี่	ร้อยละ
≤ ระดับมัธยมศึกษา	0	0
ระดับมัธยมศึกษา/ปวช.	184	46.0
ระดับ ปวส./อนุปริญญา	44	11.0
ระดับปริญญาตรี	165	41.2
ระดับปริญญาโท	7	1.8
รวม	400	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ และการคำนวณ

จากตารางที่ 4.3 แสดงผลการศึกษาในส่วนของระดับการศึกษาซึ่งจะสามารถสรุปได้ดังนี้ ในกลุ่มตัวอย่างจาก ผู้ประกอบการอะไหล่ยนต์เขตภาคเหนือ จำนวน 400 คน มีผู้ประกอบการอะไหล่ยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา จำนวน 0 คน คิดเป็นร้อยละ 0 มีระดับการศึกษาอยู่ในชั้นมัธยมศึกษาหรือระดับ ปวช. จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 ที่มีการศึกษาในระดับปวส. หรือ อนุปริญญา จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 สำหรับผู้ประกอบการที่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีจำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.2 และระดับปริญญาโท จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8

4.1.4 อายุของกิจการ

จากข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม ในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือ โดยจำแนกตามระดับอายุของกิจการได้ดังนี้ ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับอายุของกิจการ

อายุของกิจการ(ปี)	ความถี่	ร้อยละ
< 1 ปี	2	0.4
1-10	277	69.3
11-20	90	22.5
21-30	19	4.7
31-40	13	3.1
รวม	400	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ และการคำนวณ

ผลการศึกษาในส่วนของอายุของกิจการแสดงดังตารางที่ 4.4 สามารถสรุปได้ดังนี้ ในกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการอะไหล่ยนต์เขตภาคเหนือ จำนวน 400 คน มีการดำเนินธุรกิจอะไหล่ยนต์ที่มีอายุต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 2 กิจการ คิดเป็นร้อยละ 0.4 กิจการที่มีอายุอยู่ระหว่าง 1 ถึง 10 ปี จำนวน 277 กิจการ คิดเป็นร้อยละ 69.3 กิจการที่มีอายุอยู่ระหว่าง 11 ถึง 20 ปี จำนวน 90 กิจการ คิดเป็นร้อยละ 22.5 กิจการที่มีอายุอยู่ระหว่าง 21 ถึง 30 ปี จำนวน 19 กิจการ คิดเป็นร้อยละ 4.7 และ กิจการที่มีอายุอยู่ระหว่าง 31 ถึง 40 ปี จำนวน 13 กิจการ คิดเป็นร้อยละ 3.1

4.1.5 จำนวนลูกจ้าง

จากข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อม ในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือ โดยจำแนกตามจำนวนลูกจ้างของกิจการได้ดังนี้

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนลูกจ้างของกิจการ

จำนวนลูกจ้างของกิจการ (คน)	ความถี่	ร้อยละ
≤ 10	392	98.4
11 - 20	7	1.4
> 20	1	0.2
รวม	400	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ และการคำนวณ

ผลการศึกษาในส่วนของจำนวนลูกจ้างของกิจการแสดงดังตารางที่ 4.5 สามารถสรุปได้ดังนี้ ในกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบกิจการอะไหล่ยนต์เขตภาคเหนือ จำนวน 400 คน มีผู้ประกอบการที่มีลูกจ้างน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 คน จำนวน 393 คน คิดเป็นร้อยละ 98.4 ผู้ประกอบการที่มีลูกจ้างอยู่ระหว่าง 11 ถึง 20 คนมีจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 ผู้ประกอบการที่มีลูกจ้างมากกว่า 20 คน จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.2

4.1.6 จำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือน

จากข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลาง และขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือ โดยจำแนกตามจำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนของกิจการ ได้ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนรายได้ของกิจการ โดยเฉลี่ยต่อเดือนของกิจการ

จำนวนรายได้โดยเฉลี่ย/เดือน (บาท)	ความถี่	ร้อยละ
≤ 100,000	353	88.25
100,001 – 200,000	31	7.75
200,001 – 300,000	3	0.7
300,001 – 400,000	3	0.7
400,001 – 500,000	4	1.0
> 500,000	6	1.5
รวม	400	100.0

ที่มา: จากการสำรวจ และการคำนวณ

สามารถสรุปได้ดังนี้ ในกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบกิจการอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือ จำนวน 400 คน มีผู้ประกอบการที่มีจำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 100,000

บาท จำนวน 353 คน คิดเป็นร้อยละ 88.25 ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 100,001 ถึง 200,000 บาทมีจำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.75 ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 200,001 ถึง 300,000 บาทมีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7 ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 300,001 ถึง 400,000 บาทมีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7 นอกจากนี้ สำหรับผู้ประกอบการที่มีจำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 400,001 ถึง 500,000 บาทมีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 และผู้ประกอบการที่มีจำนวนรายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 500,000 บาทขึ้นไปมีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5

4.1.7 จำนวนต้นทุนโดยเฉลี่ยต่อเดือน

จากข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือ โดยจำแนกตามจำนวนต้นทุน โดยเฉลี่ยต่อเดือนของกิจการได้ผลการศึกษาดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนต้นทุน โดยเฉลี่ยต่อเดือน

ของกิจการ		
จำนวนต้นทุนโดยเฉลี่ย/เดือน (บาท)	ความถี่	ร้อยละ
≤ 100,000	383	95.7
100,001 – 200,000	6	1.5
200,001 – 300,000	3	0.8
300,001 – 400,000	6	1.5
> 400,000	2	0.5
รวม	400	100

ที่มา: จากการสำรวจ และการคำนวณ

ผลการศึกษาของจำนวนต้นทุนโดยเฉลี่ยต่อเดือนแสดงดังตารางที่ 4.7สามารถสรุปได้ดังนี้ ในกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการอะไหล่ยนต์ ในเขตภาคเหนือ จำนวน 400 คน มีผู้ประกอบการที่มีจำนวนต้นทุน โดยเฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่าหรือเท่ากับ 100,000 บาท จำนวน 383คน คิดเป็นร้อยละ 95.7 ผู้ประกอบการที่มีจำนวนต้นทุน โดยเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 100,001 ถึง 200,000 บาทมีจำนวน 6คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ผู้ประกอบการที่มีจำนวนต้นทุน โดยเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 200,001 ถึง 300,000 บาทมีจำนวน 3คน คิดเป็นร้อยละ 0.8 ผู้ประกอบการที่มีจำนวนต้นทุน โดยเฉลี่ยต่อเดือนอยู่ระหว่าง 300,001 ถึง 400,000 บาทมีจำนวน 6คน คิดเป็นร้อยละ 1.5 และสำหรับผู้ประกอบการที่มีจำนวนต้นทุน โดยเฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 400,000 บาทขึ้นไปมีจำนวน 2คน คิดเป็นร้อยละ 0.5

4.2 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองโลจิสต์ (Logit)

สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลต่อรายได้ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือด้วยแบบจำลองโลจิสต์ (Logit) สามารถสรุปได้ ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองโลจิสต์ (Logit)

ปัจจัยความเสี่ยง	Coefficient	Standard Error	b/St.Er	P[Z > z]
อุทกภัย	-.05959922	.10799674	-.552	.5810
วาทภัย	.05094003	.13865747	.367	.7133
ภัยแล้ง	.26857722***	.15400623	1.744	.0812
แผ่นดินไหว	.01096289	.14972025	.073	.9416
ไฟฟ้า	.06042403	.13966944	.433	.6653
สีนามิ	.07473041	.09231726	.809	.4182
การระบาดของโรค	.07823797	.11671724	.670	.5027
การก่อการร้าย	-.12135748	.10753597	-1.129	.2591
ข้อพิพาทแรงงาน	-.22019593**	.09117983	-2.415	.0157
ข้อบังคับหรือการควบคุม	.08860930	.09879055	.897	.3698
อัตราแลกเปลี่ยน	.45548690*	.11065132	4.116	.0000
ความต้องการของผู้บริโภคที่แปรปรวน	.02402842	.09313148	.258	.7964
วิธีชำระเงินของผู้บริโภค	-.15029172	.10772316	-1.395	.1630
ความล้มเหลวของสินค้า	.00516877	.10647396	.049	.9613
ต้นทุนกำลังการผลิต	-.05644071	.06431555	-.878	.3802
การประกันภัย	-.00010439	.11303105	-.001	.9993
การวางแผนกำลังการผลิต	-.01655255	.11090290	-.149	.8814
ความปลอดภัย	.05596620	.06452126	.867	.3857
ความยืดหยุ่น	-.06283285	.09689813	-.648	.5167
ต้นทุนในการเก็บรักษา	-.10735299	.11605745	-.925	.3550
การส่งมอบที่ตรงเวลา	.24507830***	.13402711	1.829	.0675
การควบคุมคุณภาพ	.08917732	.11633068	.767	.4433
เทคโนโลยีใหม่	-.17126225***	.09720719	-1.762	.0781

(*** = มีระดับนัยสำคัญที่ $\alpha = 0.1$ หรือระดับความเชื่อมั่น ที่ = 90%, ** = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.05$ หรือระดับความเชื่อมั่น ที่ = 95%, * = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.01$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ = 99%)

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4.8 เป็นการแสดงผลการศึกษาการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) ในกลุ่มปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ ในที่นี้จะสังเกตเห็นได้ว่าที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 90 นั้นมีปัจจัยความเสี่ยงจากภัยแล้ง ปัจจัยความเสี่ยงจากการส่งมอบที่ตรงเวลาและปัจจัยความเสี่ยงจากเทคโนโลยีใหม่ที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 95 นั้นมีปัจจัยความเสี่ยงจากข้อพิพาทแรงงาน ที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 99 นั้นมีปัจจัยความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

นอกจากนั้นเป็นปัจจัยที่ไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ ดังนี้ ปัจจัยความเสี่ยงด้านอุทกภัย ปัจจัยความเสี่ยงด้านवादภัย ปัจจัยความเสี่ยงจากแผ่นดินไหว ปัจจัยความเสี่ยงจากไฟฟ้า ปัจจัยความเสี่ยงจากสินค้ามี ปัจจัยความเสี่ยงจากการระบาดของโรค ปัจจัยความเสี่ยงจากการก่อการร้าย ปัจจัยความเสี่ยงจากข้อบังคับหรือการควบคุม ปัจจัยความเสี่ยงจากความต้องการของผู้บริโภคที่แปรปรวน ปัจจัยความเสี่ยงจากวิธีชำระเงินของผู้บริโภค ปัจจัยความเสี่ยงจากความล้มเหลวของสินค้า ปัจจัยความเสี่ยงจากต้นทุนกำลังการผลิต ปัจจัยความเสี่ยงจากการประกันภัย ปัจจัยความเสี่ยงจากความยืดหยุ่น ปัจจัยความเสี่ยงจากต้นทุนในการเก็บรักษา และปัจจัยความเสี่ยงจากการควบคุมคุณภาพ

จากค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) สังเกตได้ว่าปัจจัยความเสี่ยงจากภัยแล้ง อัตราการแลกเปลี่ยน การส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลา มีผลในทิศทางเดียวกันกับต่อรายได้กิจการอะไหล่ยนต์ ด้วยเครื่องหมายบวกหน้าค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) ซึ่งหมายความว่าหากมีเหตุการณ์ภัยแล้ง เหตุการณ์ความไม่แน่นอนจากอัตราการแลกเปลี่ยนผันผวน และความเสี่ยงจากการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาเพิ่มขึ้นทำให้มีโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่ทำให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์เพิ่มขึ้น

ซึ่งตรงกันข้ามกับค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) ของปัจจัยความเสี่ยงจากข้อพิพาทแรงงาน และ ปัจจัยความเสี่ยงจากเทคโนโลยีใหม่มีผลในทิศทางตรงกันข้ามกับต่อรายได้กิจการอะไหล่ยนต์ ด้วยเครื่องหมายลบหน้าค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) ซึ่งหมายความว่าหากมีเหตุการณ์ปัญหาข้อพิพาทแรงงานและเทคโนโลยีใหม่ที่เกิดขึ้นทำให้มีโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่ทำให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ลดลง

4.3 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองโพรบิต (Probit)

สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือด้วยแบบจำลองโพรบิต (Probit) สามารถสรุปได้ ดังตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองโพรบิต (Probit)

ปัจจัยความเสี่ยง	Coefficient	Standard Error	b/St.Er	P[Z > z]
อุทกภัย	-.02884413	.06450627	.447	.6548
वादภัย	.02984540	.08380719	-.356	.7218
ภัยแล้ง	.16182619***	.09279489	-1.744	.0812
แผ่นดินไหว	-.00100263	.09034072	.011	.9911
ไฟฟ้า	.03586869	.08443055	-.425	.6710
สินามิ	.04323794	.05578504	-.775	.4383
การระบาดของโรค	.03472896	.06952116	-.500	.6174
การก่อการร้าย	-.05760974	.06229831	.925	.3551
ข้อพิพาทแรงงาน	-.13428659**	.05393501	2.490	.0128
ข้อบังคับหรือการควบคุม	.04650326	.05789124	-.803	.4218
อัตราการแลกเปลี่ยน	.26696200*	.06449069	-4.140	.0000
ความต้องการของผู้บริโภคที่แปรปรวน	.01689630	.05485743	-.308	.7581
วิธีชำระเงินของผู้บริโภค	-.08470121	.06394156	1.325	.1853
ความล้าสมัยของสินค้า	.01260528	.06230794	-.202	.8397
ต้นทุนกำลังการผลิต	-.03810773	.04186296	.910	.3627
การประกันภัย	-.01213066	.06824647	.178	.8589
การวางแผนกำลังการผลิต	-.00746908	.06673837	.112	.9109
ความปลอดภัย	.03189792	.03473658	-.918	.3585
ความยืดหยุ่น	-.03030863	.05689371	.533	.5942
ต้นทุนในการเก็บรักษา	-.05374457	.06781051	.793	.4280
การส่งมอบที่ตรงเวลา	.13707560***	.07961682	-1.722	.0851
การควบคุมคุณภาพ	.04255984	.07016041	-.607	.5441
เทคโนโลยีใหม่	-.08686292	.05624920	1.544	.1225

(*** = มีระดับนัยสำคัญที่ $\alpha = 0.1$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ = 90%, ** = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.05$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ = 95%, * = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.01$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ = 99%)

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4.9 เป็นการแสดงผลการศึกษาการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองโพรบิท (Probit Model) ในกลุ่มปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ ในที่นี้จะสังเกตได้ว่าที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 90 นั้นมีปัจจัยความเสี่ยงจากภัยแล้งและ ปัจจัยความเสี่ยงจากการส่งมอบสินค้าที่ไม่ตรงเวลา ที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 95 นั้นมีปัจจัยความเสี่ยงจากข้อพิพาทแรงงาน และที่ระดับนัยสำคัญร้อยละ 99 นั้นมีปัจจัยความเสี่ยงจากอัตราการแลกเปลี่ยน

นอกจากนั้นเป็นปัจจัยที่ไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ ดังนี้ ปัจจัยความเสี่ยงด้านอุทกภัย ปัจจัยความเสี่ยงด้านवादภัย ปัจจัยความเสี่ยงด้านแผ่นดินไหว ปัจจัยความเสี่ยงด้านไฟฟ้า ปัจจัยความเสี่ยงด้านสินค้ามี ปัจจัยความเสี่ยงด้านการระบาดของโรค ปัจจัยความเสี่ยงด้านการก่อการร้าย ปัจจัยความเสี่ยงด้านข้อบังคับหรือการควบคุม ปัจจัยความเสี่ยงด้านความต้องการของผู้บริโภคที่แปรปรวน ปัจจัยความเสี่ยงด้านวิธีชำระเงินของผู้บริโภค ปัจจัยความเสี่ยงด้านความล้มเหลวของสินค้า ปัจจัยความเสี่ยงด้านต้นทุนกำลังการผลิต ปัจจัยความเสี่ยงด้านการประกันภัย ปัจจัยความเสี่ยงด้านการวางแผนการผลิต ปัจจัยความเสี่ยงด้านความปลอดภัย ปัจจัยความเสี่ยงด้านความยืดหยุ่น ปัจจัยความเสี่ยงด้านต้นทุนในการเก็บรักษา ปัจจัยความเสี่ยงด้านการควบคุมคุณภาพ ปัจจัยความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีใหม่

จากค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) สังเกตได้ว่าปัจจัยความเสี่ยงจากภัยแล้ง อัตราการแลกเปลี่ยน การส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลา มีผลในทิศทางเดียวกันกับต่อรายได้กิจการอะไหล่ยนต์ ด้วยเครื่องหมายบวกหน้าค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) ซึ่งหมายความว่าหากมีเหตุการณ์ภัยแล้ง เหตุการณ์ความไม่แน่นอนจากอัตราการแลกเปลี่ยนผันผวน และความเสี่ยงจากการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาเพิ่มขึ้นทำให้มีโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่ทำให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์เพิ่มขึ้น

ซึ่งตรงกันข้ามกับค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) ของปัจจัยความเสี่ยงจากข้อพิพาทแรงงาน มีผลในทิศทางตรงกันข้ามกับต่อรายได้กิจการอะไหล่ยนต์ ด้วยเครื่องหมายลบหน้าค่าสัมประสิทธิ์ (Coefficient) ซึ่งหมายความว่าหากมีเหตุการณ์ปัญหาข้อพิพาทแรงงานเกิดขึ้นทำให้มีโอกาสหรือความน่าจะเป็นที่ทำให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ลดลง

ในการเลือกแบบจำลองเพื่อเลือกในการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการของร้านอะไหล่ยนต์ เขตภาคเหนือ นั้นจะใช้การเลือกจากค่าของอาไคเคะ (Akaike's Information Criterion : AIC) และเกณฑ์การคัดเลือกตัวแบบโดยข้อสนเทศของเบย์ส์ (Bayesian Information Criterion : BIC) โดยจะเลือกใช้การประมาณค่าจากแบบจำลองที่มีค่า AIC หรือ BIC มีค่าน้อยกว่า ดังตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ผลการเปรียบเทียบระหว่างแบบจำลองโลจิสต์ (Logit) และแบบจำลองโพรบิต (Probit)

	Logit Model	Probit Model
Number of Observations	400	400
Log Likelihood Function	-229.5097	-230.0289
Info. Criterion: AIC	1.27574	1.27834
Info. Criterion: BIC	1.52567	1.52828
Mcfadden Pseudo R-Squared	.1034707	.1014426
Chi Squared	52.97660	51.93821
Prob [ChiSq>value]	.0058259	.0079703

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4.10 พบว่าค่า AIC และ BIC ของทั้งแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) และแบบจำลองโพรบิต (Probit Model) มีค่าใกล้เคียงกันมากโดยที่ค่า AIC และ BIC ของแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) มีค่า 1.27574 และ 1.52567 ตามลำดับ โดยที่ค่า AIC และ BIC ของแบบจำลองโพรบิต (Probit Model) มีค่า 1.27834 และ 1.52828 ตามลำดับจะสังเกตได้ว่าค่า AIC และ BIC ของแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) มีค่าน้อยกว่าเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เพราะฉะนั้นในกรณีนี้สามารถใช้ทั้งแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model) และแบบจำลองโพรบิต (Probit Model) มาใช้สำหรับการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อผลประกอบการของธุรกิจอะไหล่ยนต์ ภาคเหนือ

4. 4 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม (Marginal Effects) ในแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model)

ในการตีความหมายของตัวแปรต่าง ๆ นั้น การวิจัยครั้งนี้ได้เลือกเพียงแค่ตัวแปร หรือปัจจัยที่มีระดับนัยสำคัญที่ $\alpha = 0.05$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และตัวแปรที่มีระดับนัยสำคัญที่ $\alpha = 0.1$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90 ของแต่ละกลุ่มปัจจัยเท่านั้น ดังแสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม (Marginal Effects) ในแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model)

ปัจจัยความเสี่ยง	Coefficient	Std. Error	$\frac{b}{St.Er}$	$P Z > z $
ภัยแล้ง	.25446519**	.11713289	2.176	.0295
ข้อพิพาทแรงงาน	-.20221033*	.07095858	-2.866	.0042
อัตราแลกเปลี่ยน	.37053967*	.08623370	4.325	.0000
การส่งมอบที่ตรงเวลา	.17360683**	.08051037	2.158	.0311
เทคโนโลยีใหม่	-.16934994**	.08601272	-1.973	.0490

(*** = มีระดับนัยสำคัญที่ $\alpha = 0.1$ หรือระดับความเชื่อมั่น ที่ = 90%, ** = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.05$ หรือระดับความเชื่อมั่น ที่ = 95%, * = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.01$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ = 99%)

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4.11 จะเป็นการแสดงผลการศึกษากการวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม (Marginal Effects) ในแบบจำลองโลจิสต์ (Logit Model)สามารถอธิบายได้ว่าผู้ประกอบการในธุรกิจอะไหล่ยนต์ มีทัศนคติต่อการเพิ่มขึ้นของปัจจัยภายนอก จากสถานการณ์ภัยแล้งที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 25.4และในส่วนของปัจจัยความเสี่ยงด้านข้อพิพาทแรงงานที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ลดลง ในอัตราร้อยละ 20.2 ในขณะที่เดียวกันปัจจัยความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 37.0 เช่นเดียวกับปัจจัยความเสี่ยงด้านการส่งมอบที่ตรงเวลาที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.3 และในส่วนของปัจจัยความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีใหม่ที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ลดลงร้อยละ 16.9

ทั้งนี้สามารถสรุปได้ว่าปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการในทางบวก คือ สถานการณ์ภัยแล้งปัจจัยความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนปัจจัยความเสี่ยงด้านการส่งมอบที่ตรงเวลา โดยผู้ประกอบการในธุรกิจอะไหล่ยนต์มีทัศนคติว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์จากปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้รายได้ดีขึ้น ในขณะที่ปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการในทางลบ คือ ปัจจัยความเสี่ยงด้านข้อพิพาทแรงงานปัจจัยความเสี่ยงด้านเทคโนโลยีใหม่ โดยผู้ประกอบการในธุรกิจอะไหล่ยนต์มีทัศนคติว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์จากปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจแยกลง

4.5 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม (Marginal Effects) ในแบบจำลองโพรบิต

(Probit Model)

ในการตีความหมายของตัวแปรต่าง ๆ นั้น การวิจัยครั้งนี้ได้เลือกเพียงแค่ตัวแปร หรือปัจจัยที่มีระดับนัยสำคัญที่ $\alpha = 0.05$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 และตัวแปรที่มีระดับนัยสำคัญที่ $\alpha = 0.1$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 90 ของแต่ละกลุ่มปัจจัยเท่านั้น ดังแสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม (Marginal Effects) ในแบบจำลองโพรบิต (Probit)

ปัจจัยความเสี่ยง	Coefficient	Std. Error	$\frac{b}{St.Er}$	$P(Z > z)$
ภัยแล้ง	.14651524**	.07021133	2.087	.0369
ข้อพิพาทแรงงาน	-.11449879*	.04187228	-2.734	.0062
อัตราแลกเปลี่ยน	.19580378*	.04842773	4.043	.0001

(** = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.05$ หรือระดับความเชื่อมั่น ที่ = 95%, * = มีระดับความเชื่อมั่นที่ $\alpha = 0.01$ หรือระดับความเชื่อมั่นที่ = 99%)

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4.12 จะเป็นการแสดงผลการศึกษาการวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม (Marginal Effects) ในแบบจำลองโพรบิต (Probit) สามารถอธิบายได้ว่าผู้ประกอบการในธุรกิจอะไหล่ยนต์มีทัศนคติต่อการเพิ่มขึ้นของปัจจัยภายนอก จากสถานการณ์ภัยแล้งที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 14.65 และในส่วนของปัจจัยความเสี่ยงด้านข้อพิพาทแรงงานที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์ลดลง ในอัตราร้อยละ 11.44 ในขณะที่ปัจจัยความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้น 1 หน่วย จะส่งผลให้รายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 19.58

ทั้งนี้สามารถสรุปได้ว่าปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการในทางบวก คือ สถานการณ์ภัยแล้งปัจจัยความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน โดยผู้ประกอบการในธุรกิจอะไหล่ยนต์มีทัศนคติว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์จากปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลให้รายได้ดีขึ้นในขณะที่ปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการในทางลบ คือ ปัจจัยความเสี่ยงด้านข้อพิพาทแรงงาน โดยผู้ประกอบการในธุรกิจอะไหล่ยนต์มีทัศนคติว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์จากปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการในทางลบ

ธุรกิจแย่ง

สำหรับปัจจัยที่ไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจอะไหล่ยนต์นั้นอาจเชื่อได้ว่ามีสาเหตุดังนี้

ในกลุ่มของปัจจัยความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ ได้แก่ปัจจัยความเสี่ยงจาก อุทกภัย ภัยพิบัติ แผ่นดินไหว ไฟป่า สึนามิ และการระบาดของโรคนั้น สามารถแยกอธิบายได้ คือ ในส่วนของ แผ่นดินไหว สึนามินั้นในส่วนแบบสอบถามจะถามถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในต่างประเทศซึ่งเป็น ประเทศที่ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยนต์จากทัศนคติของผู้ประกอบการได้ประเมินไว้ว่าเหตุการณ์ เหล่านี้ เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ต่างประเทศทำให้ไม่น่ามีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับกิจการ และใน ส่วนของ ภัยพิบัติ แผ่นดินไหว ไฟป่าและการระบาดของโรคนั้นอาจกล่าวได้ว่า เหตุการณ์เหล่านี้เป็น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเฉพาะที่ซึ่งไม่อาจรวมถึงบริเวณย่านร้านค้าของตนจึงทำให้ปัจจัยเหล่านี้ไม่มี ผลกระทบใด ๆ กับรายได้ของร้านอะไหล่ยนต์

ในกลุ่มปัจจัยความเสี่ยงจากระบบการเมืองการปกครอง ได้แก่ปัจจัยความเสี่ยงจาก การก่อการ ร้าย ขอบังคับหรือการควบคุมจากรัฐบาลหรือส่วนกลางนั้น ไม่มีผลกระทบต่อรายได้ของร้าน อะไหล่ยนต์อาจเป็นไปได้ว่าจากทัศนคติของผู้ประกอบการในเรื่องของการก่อการร้ายนั้นไม่ เกี่ยวข้องเลยเพราะในประเด็นการก่อการร้าย และบริเวณการก่อการร้ายไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับ ธุรกิจโดยตรงและ ในส่วนของข้อบังคับหรือการควบคุมจากรัฐบาลหรือส่วนกลาง เช่น การควบคุม มลพิษทางอากาศ และเสียงดังนั้น ในร้านอะไหล่ยนต์สามารถควบคุมได้โดยตรงและไม่พบว่า กฎระเบียบจากส่วนกลางหรือรัฐบาลเหล่านั้นเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ จึงทำให้เชื่อได้ว่า ปัจจัยจากความเสี่ยงข้างต้นไม่มีผลต่อรายได้ของร้านอะไหล่ยนต์

ในกลุ่มปัจจัยความเสี่ยงจากตลาดและผู้เข้าแข่งขันรายอื่น ได้แก่ ปัจจัยความเสี่ยงจากความ ต้องการของผู้บริโภคที่แปรปรวน ความเสี่ยงจากวิธีการชำระเงินของผู้บริโภค ความเสี่ยงจากความ ล้าสมัยของสินค้า นั้น ผู้ประกอบการอาจมีคิดเห็นว่าปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยภายนอกที่ธุรกิจไม่ สามารถควบคุมได้โดยตรงแต่ก็สามารถจัดการได้ เช่นวิธีการชำระเงินของลูกค้าในรายละเอียด จะมีทั้งการ สั่งจ่ายผ่านตัวเงิน บัตรเครดิต เงินสด หรือการลงบัญชีเชื่อ ไว้ในร้านทางร้านตัวเองสามารถ ประเมินประสิทธิภาพหรือกำลังในการใช้เงินคืนของลูกค้า ทำให้เชื่อได้ว่าวิธีการชำระเงินเหล่านี้ ร้านค้าสามารถประเมินได้ทำให้ลดความเสี่ยงที่มีต่อรายได้ของกิจการได้ทำให้ ปัจจัยเหล่านี้ไม่มี ผลกระทบต่อรายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์

ในส่วนของความล้าสมัยของสินค้านั้นไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจอะไหล่ยนต์ อาจ เป็นได้ว่ารถยนต์ทุกคันที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไม่ได้มีแต่รถยนต์ใหม่เพียงเท่านั้น ยังมีรถยนต์เก่า รถยนต์ มือสองทำให้อะไหล่ยนต์ที่ล้าสมัยย่อมยังขายได้อยู่ ด้วยเหตุผลดังกล่าวถึงทำให้เชื่อได้ว่าความ ล้าสมัยของสินค้าอะไหล่ยนต์นั้นไม่มีผลต่อรายได้ของกิจการอะไหล่ยนต์

ในกลุ่มปัจจัยความเสี่ยงจากความสามารถที่มี ได้แก่ ต้นทุนกำลังการผลิต การประกันภัยและการวางแผนการผลิตจะพบได้ว่าไม่มีความเสี่ยงที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจอะไหล่ยนต์ อาจเป็นเพราะปัจจัยเหล่านี้ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับร้านอะไหล่ทั้ง ต้นทุนกำลังการผลิต การวางแผนการผลิต เพราะร้านอะไหล่ยนต์นั้นเป็นเพียงผู้รับซื้อมาขายต่อแก่ลูกค้าจึงทำให้เจ้าของร้านอะไหล่ยนต์มีทัศนคติที่ว่าปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยในการผลิตจึงไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของกิจการตนเอง และในส่วนปัจจัยการประกันภัยนั้น อาจเชื่อได้ว่าปัจจัยนี้สามารถควบคุมหรือป้องกันได้ด้วยการทำประกันภัยสินค้า ประกันภัยร้านค้าจากอัคคีภัยหรือจากเหตุการณ์น้ำท่วมจึงเป็นการควบคุมสถานการณ์ในการเกิดความเสี่ยงทำให้ลดความเสี่ยงลงได้ จึงทำให้เชื่อว่าปัจจัยเหล่านี้ไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจอะไหล่ยนต์

ในกลุ่มปัจจัยความเสี่ยงจากการดำเนินการภายในธุรกิจ ได้แก่ ปัจจัยความเสี่ยงจากความปลอดภัย ความยืดหยุ่นในการบริหารงาน ต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้า การควบคุมคุณภาพสินค้า อาจเชื่อได้ว่าปัจจัยเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยภายในที่ธุรกิจสามารถควบคุมได้โดยตรงจึงทำให้ปัจจัยเหล่านี้ไม่เป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจและไม่มีผลกับรายได้ของธุรกิจอะไหล่ยนต์

4.6สรุป

ในบทที่ 4 นี้กล่าวถึงผลการวิจัย การวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลต่อผลประกอบการของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในธุรกิจอะไหล่ยนต์ ซึ่งสามารถแบ่งผลการศึกษาได้เป็น 2 หัวข้อ ได้แก่ 1) วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของธุรกิจอะไหล่ยนต์ และ 2) วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อผลประกอบการของธุรกิจอะไหล่ยนต์ ผ่านการใช้แบบจำลองโพรบิต (Probit Model) และแบบจำลองโลจิต (Logit Model) เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของแต่ละตัวแปรซึ่งประกอบไปด้วยตัวแปรดังต่อไปนี้ ก) ปัจจัยความเสี่ยงจากธรรมชาติ ข) ปัจจัยความเสี่ยงจากระบบการเมืองการปกครอง ค) ปัจจัยความเสี่ยงจากตลาดและผู้แข่งขันรายอื่น ง) ปัจจัยความเสี่ยงจากเทคโนโลยีใหม่ จ) ปัจจัยความเสี่ยงจากความสามารถที่มี ปัจจัยความเสี่ยงจากการดำเนินการภายในธุรกิจ จากนั้นนำผลที่ได้มาวิเคราะห์และการตีความหมายโดยใช้การวิเคราะห์ผลกระทบส่วนเพิ่ม (Marginal Effects) ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยความเสี่ยงจากภัยแล้ง ปัจจัยความเสี่ยงจากข้อพิพาทแรงงาน ปัจจัยความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ปัจจัยความเสี่ยงการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลา และปัจจัยความเสี่ยงเทคโนโลยีใหม่ ล้วนแล้วแต่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของธุรกิจอะไหล่ยนต์ทั้งสิ้น ในบทต่อไปจะกล่าวถึงบทสรุปต่างๆที่เกี่ยวข้องในรายงานต่อไป