



ศึกษาความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษา
กิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี



การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2567



**THE STUDY OF SATISFACTION IN LOGISTICS MANAGEMENT SPORT
TOURISM: A CASE STUDY OF TABLE TENNIS OPEN 2024,
CHONBURI PROVINCE**



**AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE IN MANAGEMENT OF LOGISTICS
GRADUATE SCHOOL**

**RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2024**

ใบรับรองการศึกษาค้นคว้าอิสระ

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยรังสิต

เรื่อง ศึกษาความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรม
เทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี

THE STUDY OF SATISFACTION IN LOGISTICS MANAGEMENT SPORT
TOURISM: A CASE STUDY OF TABLE TENNIS OPEN 2024, CHONBURI
PROVINCE

โดย ภัทรธร ภัสระ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต อนุมัติให้นับวิชาการศึกษาค้นคว้าอิสระเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ ประจำปี
การศึกษา 2567

(ดร.ชนะเกียรติ สมานบุตร)

ผู้อำนวยการหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

.....
ผศ.ดร.พัฒน์ พิสิษฐเกษม

.....กรรมการ

ดร.บวรวิทย์ โรจน์สุวรรณ

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว

ลิขสิทธิ์ของหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้ได้เกิดขึ้นจากการที่ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาในด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา โดยมีจุดประสงค์เพื่อศึกษาความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ซึ่งจะสามารถนำผลการวิจัยไปปรับใช้และพัฒนา นำไปสู่การสร้างความพึงพอใจให้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรมส่งผลกระทบเชิงบวกต่อการพัฒนาเป็นวงกว้างของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

ระหว่างกรดำเนินการวิจัยผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้คอยให้คำแนะนำเกี่ยวกับการดำเนินการวิจัย ทำให้การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และได้รับความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา รวมถึงขอขอบพระคุณครอบครัวที่คอยให้กำลังใจ และกองทุนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติ (NSDF) ที่มอบทุนการศึกษานับสนุนการเล่าเรียนต่อในระดับชั้นปริญญาโท

ผู้วิจัยหวังว่างานวิจัยฉบับนี้จะสามารถสร้างประโยชน์ให้กับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา หากงานวิจัยนี้มีข้อบกพร่องผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ภัทรธร ภัสระ
ผู้วิจัย

6507309 : ภัทรธร ภัสระ
 ชื่อการศึกษาค้นคว้าอิสระ : ศึกษาความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
 เชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.
 2567 จังหวัดชลบุรี
 หลักสูตร : วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
 อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว

บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษา 1) ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี 2) พฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี โดยใช้วิธีการศึกษาเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามออนไลน์เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงจำนวน 286 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ คือ สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าสถิติร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและสถิติเชิงอนุมาน

ซึ่งผลการวิจัย พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 171 คน มีอายุน้อยกว่า 18 ปี จำนวน 94 คน มีบทบาทการเข้าร่วมกิจกรรมเป็นนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม จำนวน 186 คน มีรายได้อยู่ที่ 10,001 - 20,000 บาท จำนวน 87 คน อาชีพเป็นนักเรียน/นักศึกษา จำนวน 94 คน มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 152 คน ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า 1) ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษา กิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 2) พฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่แตกต่างกัน มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษา กิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานขององค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในแต่ละด้านอยู่ในระดับพึงพอใจมาก ยกเว้นด้านข้อมูลข่าวสารและด้านความยั่งยืนอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด

(การศึกษาค้นคว้าอิสระมีจำนวนทั้งสิ้น 107 หน้า)

คำสำคัญ: ความพึงพอใจ, โลจิสติกส์ท่องเที่ยว, การท่องเที่ยวเชิงกีฬา

6507309 : Pattaratorn Passara
 Independent Study Title : The Study of Satisfaction in Logistics Management Sport
 Tourism: A Case Study of Table Tennis Open 2024, Chonburi
 Province
 Program : Master of Science in Management of Logistics
 Independent Study Advisor : Chairat Mekkaew, D.B.A.

Abstract

The objectives of this study were 1) To study personal factors affecting satisfaction in logistics management sports tourism. Case study of the 2024 Table Tennis Open, Chonburi Province. 2) To study behavior of event participants that affecting satisfaction in logistics management sports tourism. Case study of the 2024 Table Tennis Open, Chonburi Province. This research uses quantitative research with an online questionnaire as a tool for collecting sample data. A method of selecting a specific sample of 286 peoples by analyzing the data with the statistical package. The statistical values used in the data analysis were frequencies, percentage, mean, standard deviation and inferential statistics.

The results of the research found that: Most of the participants were male 171 people, 94 people were less than 18 years old, 186 people participated in the event as athletes/coaches/team managers, and 87 people had an income of 10,001 - 20,000 baht. Bachelor's degree education: 152 people. The results of the hypothesis testing found that: 1) Significant different personal factors affect satisfaction in logistics management sports tourism. Case study of the 2024 Table Tennis Open, Chonburi Province. Significantly different at the 0.05 level. 2) The behavior of different activity participants affects their satisfaction in logistics management sports tourism. Case study of the 2024 Table Tennis Open, Chonburi Province. Significantly different at the 0.05 level. The mean and standard deviation of logistics management components that affect satisfaction in each aspect are very satisfactory level. Except for Information flow and Sustainability, they were the most satisfactory level.

(Total 107 pages)

Keywords: Satisfaction, Logistics of Tourism, Sport Tourism

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญรูป	ฐ
บทที่ 1	บทนำ
	1
1.1	ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา
	1
1.2	วัตถุประสงค์การวิจัย
	3
1.3	สมมติฐานการวิจัย
	3
1.4	ขอบเขตของการวิจัย
	3
1.5	กรอบแนวคิดการวิจัย
	4
1.6	นิยามศัพท์
	4
บทที่ 2	ทบทวนวรรณกรรม และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
	8
2.1	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับข้อมูลประชากรศาสตร์
	8
2.2	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ
	10
2.3	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์
	10
2.4	แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
	12
2.5	แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
	13
2.6	แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงกีฬา
	14
2.7	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
	15

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3	ระเบียบวิธีการวิจัย
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	19
3.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง	20
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	20
3.4 ขั้นตอนการสร้างและทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ	22
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล	23
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	24
บทที่ 4	ผลการวิจัย
4.1 ผลการศึกษาเชิงพรรณนา	26
4.2 ผลการศึกษาเชิงอนุมาน	38
บทที่ 5	สรุปผลและข้อเสนอแนะ
5.1 สรุปผลการวิจัย	88
5.2 อภิปรายผล	92
5.3 ข้อเสนอแนะ	93
5.4 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป	94
บรรณานุกรม	95
ภาคผนวก	98
ภาคผนวก ก	หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูล
ภาคผนวก ข	แบบสอบถามเพื่อการวิจัย
ประวัติผู้วิจัย	107

สารบัญตาราง

หน้า	
ตารางที่	
3.1	แสดงเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยที่ได้ 21
4.1	แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรม 27
	จำแนกตาม เพศ อายุ บทบาท รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา
4.2	แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลพฤติกรรมการเข้าร่วมกิจกรรม 30
4.3	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อ 33
	องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ด้านกายภาพ)
4.4	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อ 33
	องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ด้านข้อมูลข่าวสาร)
4.5	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อ 34
	องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ด้านการเงิน)
4.6	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อ 34
	องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ด้านสาธารณูปโภค)
4.7	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อ 35
	องค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ (ด้านความยั่งยืน)
4.8	แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อ 36
	องค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ (ภาพรวม)
4.9	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้าน 39
	การท่องเที่ยว เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามเพศ
4.10	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้าน 40
	การท่องเที่ยว เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามอายุ
4.11	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับอายุ 41
4.12	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ 41
4.13	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร 42
	กับอายุ
4.14	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ 42

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.15 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับอายุ	43
4.16 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ	43
4.17 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณสุขกับอายุ	44
4.18 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ	44
4.19 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามบทบาท	45
4.20 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับบทบาท	46
4.21 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท	46
4.22 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับบทบาท	47
4.23 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท	47
4.24 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับบทบาท	48
4.25 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท	48
4.26 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณสุขกับบทบาท	49
4.27 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท	49
4.28 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามรายได้	50
4.29 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับรายได้	51
4.30 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้	51

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.31 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูล ข่าวสารกับรายได้	52
4.32 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้	52
4.33 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับ รายได้	53
4.34 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้	53
4.35 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้าน สาธารณูปโลกกับรายได้	54
4.36 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้	54
4.37 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามอาชีพ	55
4.38 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามระดับการศึกษา	56
4.39 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูล ข่าวสารกับระดับการศึกษา	57
4.40 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้	57
4.41 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้าน สาธารณูปโลกกับระดับการศึกษา	58
4.42 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้	58
4.43 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามประเภทการเดินทาง	59
4.44 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูล ข่าวสารกับประเภทการเดินทาง	60
4.45 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของประเภทการ เดินทาง	60

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
4.46	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามระยะเวลาในการเดินทาง	61
4.47	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพ กับระยะเวลาในการเดินทาง	62
4.48	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา	62
4.49	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูล ข่าวสารกับระยะเวลา	63
4.50	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา	63
4.51	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับ ระยะเวลา	64
4.52	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา	64
4.53	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้าน สาธารณูปโภคกับระยะเวลา	65
4.54	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา	65
4.55	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามจำนวนวัน	66
4.56	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับ จำนวนวัน	67
4.57	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน	67
4.58	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบการจัดด้าน ข้อมูลข่าวสารกับจำนวนวัน	68
4.59	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน	68
4.60	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับ จำนวนวัน	69

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
4.61	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน	69
4.62	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณสุขกับจำนวนวัน	69
4.63	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน	70
4.64	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามค่าใช้จ่ายการเดินทาง	71
4.65	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับค่าใช้จ่ายการเดินทาง	72
4.66	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง	72
4.67	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับค่าใช้จ่ายการเดินทาง	73
4.68	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง	73
4.69	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับค่าใช้จ่ายการเดินทาง	74
4.70	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง	74
4.71	ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณสุขกับค่าใช้จ่ายการเดินทาง	75
4.72	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง	75
4.73	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามค่าใช้จ่ายการบริโภค	76

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
4.74	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับค่าใช้จ่ายการบริโภค	77
4.75	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริโภค	77
4.76	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับค่าใช้จ่ายการบริโภค	78
4.77	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริโภค	78
4.78	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับค่าใช้จ่ายการบริโภค	79
4.79	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริโภค	79
4.80	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับค่าใช้จ่ายการบริโภค	80
4.81	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริโภค	80
4.82	การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามค่าใช้จ่ายการพักผ่อน	81
4.83	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับค่าใช้จ่ายการพักผ่อน	82
4.84	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการพักผ่อน	82
4.85	แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับค่าใช้จ่ายการพักผ่อน	83
4.86	แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการพักผ่อน	83

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.87 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับ ค่าใช้จ่ายการพักแรม	84
4.88 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่าย การพักแรม	84
4.89 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้าน สาธารณูปโภคกับค่าใช้จ่ายการพักแรม	85
4.90 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่าย การพักแรม	85
4.91 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านความยั่งยืน กับค่าใช้จ่ายการพักแรม	86
4.92 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่าย การพักแรม	86
4.93 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามการเข้าร่วม	87

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.1	สถิตินักท่องเที่ยวของที่เข้ามาในประเทศไทยปี พ.ศ. 2565	2
1.2	กรอบแนวคิดในการวิจัย	4



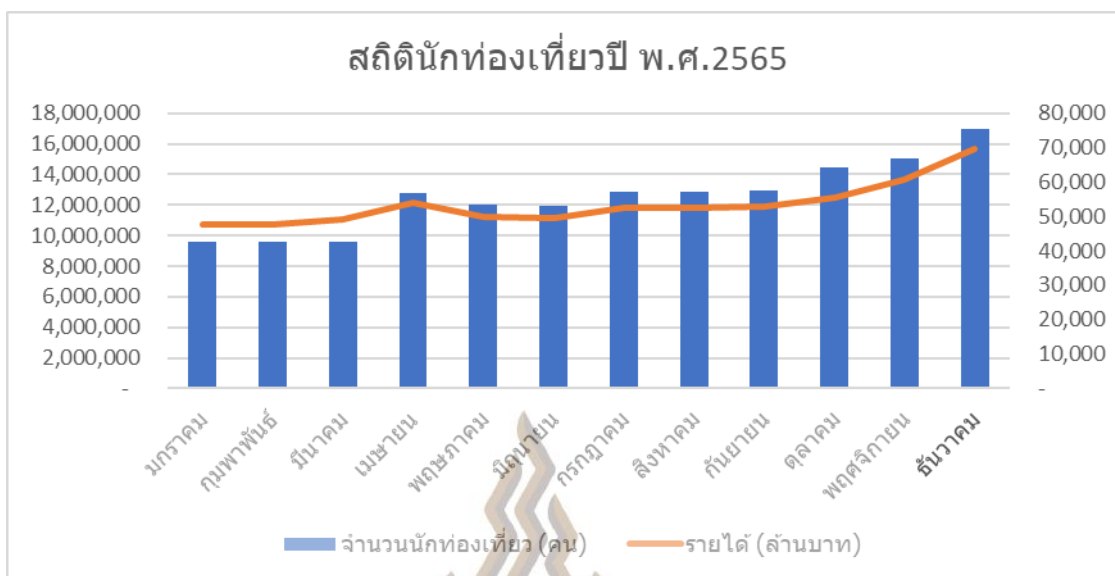
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในกำลังสำคัญของเศรษฐกิจไทยในช่วงก่อนเกิดโควิดที่ผ่านมา ซึ่งสามารถเคยสร้างรายได้สูงถึง 3 ล้านล้านบาท หรือประมาณ 18% ของ GDP แบ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 2 ใน 3 และนักท่องเที่ยวไทย 1 ใน 3 รวมถึงมีส่วนช่วยสร้างการจ้างงานกว่า 7 ล้านคน หรือ 20% ของการจ้างงานทั้งหมดในปี 2562 (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2566)

โดยปี พ.ศ. 2565 ประเทศไทยยังเผชิญหน้ากับการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 แต่ไม่รุนแรงเท่ากับช่วงปีที่ผ่านมา เนื่องจากสายพันธุ์ที่พบไม่มีอาการรุนแรงและไม่มีการแพร่กระจายเป็นวงกว้าง อีกทั้งจำนวนประชาชนที่ได้รับการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้นเพิ่มขึ้น ผสมกับประชาชนมีการปรับตัวและรับมือที่จะอยู่ร่วมกับ COVID-19 ได้ดีขึ้น ทำให้ความวิตกกังวลของคนไทยคลี่คลายลง และกล้าที่จะออกเดินทางท่องเที่ยว ช่วงกลางปี พ.ศ. 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทั่วโลกมีแนวโน้มลดลง พร้อมกับการเตรียมประกาศให้ COVID-19 กลายเป็นโรคประจำถิ่น ทำให้หลายๆประเทศรวมทั้งประเทศไทยประกาศปลดล็อก และผ่อนคลายมาตรการต่างๆตามเงื่อนไขของแต่ละประเทศ ส่งผลให้บรรยากาศการเดินทางท่องเที่ยวเริ่มกลับมาคึกคัก และเห็นสัญญาณการฟื้นตัวด้านท่องเที่ยวปี พ.ศ. 2565 ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สถิติการท่องเที่ยวในปี พ.ศ.2565 พบว่า ช่วงปลายปีมีนักท่องเที่ยวเข้าสู่ประเทศไทยราวๆ 16,000,000 ล้านคน เกิดรายได้กว่า 70,000 ล้านบาท (กองกลยุทธการตลาด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2566)



รูปที่ 1.1 สถิตินักท่องเที่ยวของที่เข้ามาในประเทศไทยปี พ.ศ. 2565

ที่มา: กองกลยุทธ์การตลาด การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2566

กรมประชาสัมพันธ์ (2565) หลังจากสถานการณ์ COVID-19 คลี่คลายลงกลายเป็นโรคประจำถิ่น เทรนด์การท่องเที่ยวทั่วโลกพบว่าการท่องเที่ยวเชิงกีฬามีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นสูง หลายประเทศมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการนำเอากีฬาเข้ามาร่วมกับการท่องเที่ยว เกิดเป็นกิจกรรมและสินค้าการท่องเที่ยวที่กลุ่มท้องถิ่นสร้างสรรค์ขึ้น เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่เข้าชมหรือเข้าร่วมการแข่งขันกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (2567) มีนโยบายขับเคลื่อนการท่องเที่ยวและกีฬา ตั้งเป้าหมายสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวและกีฬา 3.5 ล้านล้านบาท เพิ่มส่วนแบ่งมูลค่ากีฬาไทยให้เป็น 1% จากอุตสาหกรรมกีฬาโลกที่มีขนาด 45.58 ล้านล้านบาท คิดเป็นมูลค่า 455,800 ล้านบาท ซึ่งองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี (2564) มีนโยบายด้านการพัฒนาและส่งเสริมกีฬาอย่างยั่งยืน ภายใต้ยุทธศาสตร์ “เมืองกีฬาระดับโลกและสุขภาพดีที่ยั่งยืน” (World Sports & Healthy City) หลังจากสถานการณ์ COVID-19 การท่องเที่ยวเชิงกีฬาได้รับความนิยมจากผู้คนทั่วโลกมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะจังหวัดชลบุรีได้รับความนิยมและเป็นที่ชื่นชอบด้านการกีฬา ซึ่งมีกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางมาเข้าร่วมกิจกรรมการแข่งขันกีฬาต่างๆ มากมายในจังหวัดชลบุรีที่ได้จัดกิจกรรมต่างๆขึ้น เกิดเป็นการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและการออกกำลังกาย ซึ่งทำให้สามารถสร้างรายได้เข้าสู่จังหวัดชลบุรี

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษา 1) ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา 2) พฤติกรรมการเข้าร่วมกิจกรรมที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา เพื่อพัฒนาการจัดกิจกรรมให้มีประสิทธิภาพและรองรับการเติบโตในอนาคตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี

1.2.2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี

1.3 สมมติฐานการวิจัย

1.3.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรมประกอบด้วย เพศ, อายุ, บทบาทการเข้าร่วมกิจกรรม รายได้, อาชีพ, ระดับการศึกษา ที่แตกต่างกันมีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

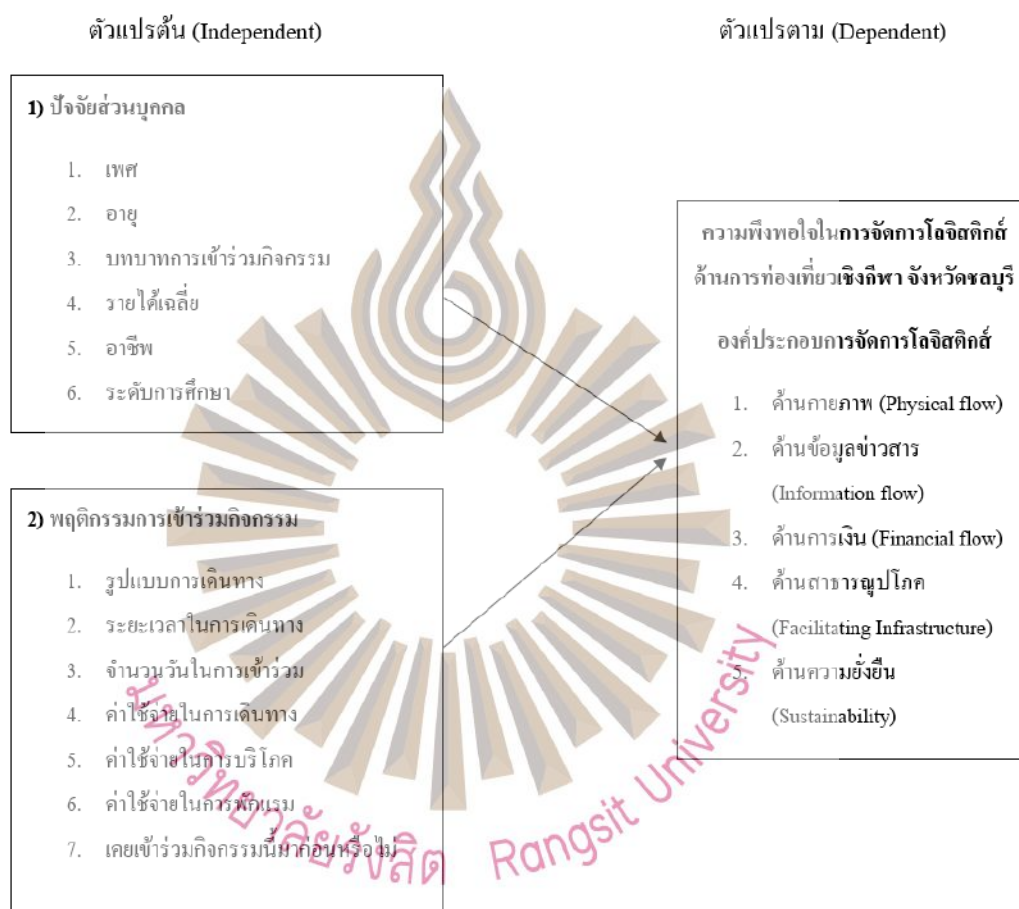
1.3.2 พฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมประกอบด้วย รูปแบบการเดินทาง, ระยะเวลาในการเดินทาง, จำนวนวันในการเข้าร่วม, ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง, ค่าใช้จ่ายในการบริโภค, ค่าใช้จ่ายในการพักแรม, เข้าร่วมกิจกรรมนี้มาก่อนหรือไม่ ที่แตกต่างกันมีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม และองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ กลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรมซึ่งมีบทบาทการเข้าร่วมกิจกรรมที่แตกต่างกัน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง ได้แก่ ผู้บริหาร จำนวน 5 คน ผู้สนับสนุนกิจกรรม จำนวน 9 คน ฝ่ายจัดกิจกรรม ได้แก่ ผู้จัดการ

ผู้ตัดสิน จำนวน 26 คน ผู้เข้าร่วมกิจกรรม ได้แก่ นักกีฬา โย้ช ผู้จัดการสโมสร ผู้ปกครอง กองเชียร์ จำนวน 246 คน รวมเป็น 286 คน และเริ่มทำการศึกษาตั้งแต่เดือนธันวาคม 2566 - พฤษภาคม 2567

1.5 กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปที่ 1.2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

1.6 นิยามศัพท์

ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง ลักษณะทางประชากรศาสตร์เป็นลักษณะที่สำคัญและสถิติที่วัดได้ของประชากรช่วยกำหนดเป้าหมาย ประกอบด้วย อายุ เพศ ขนาดครอบครัว สถานภาพครอบครัว รายได้ อาชีพ การศึกษา สิ่งเหล่านี้เป็นเกณฑ์ที่นิยมใช้ในการแบ่งส่วนการตลาด

พฤติกรรมการเข้าร่วมกิจกรรม หมายถึง การรู้สึกนึกคิดและอารมณ์การแสดงออกของแต่ละบุคคลเกี่ยวกับกิจกรรมที่ได้เข้าร่วม ซึ่งการรู้สึกนึกคิดและอารมณ์การแสดงออกจะมีทั้งผู้เข้าร่วมที่รู้ตัวและไม่รู้ตัว เป็นพฤติกรรมที่ผู้อื่นสามารถสังเกตได้โดยการมองหรือพูดคุย

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านกายภาพ หมายถึง ถนนหรือเส้นทางที่จะเข้าถึงสถานที่จัดกิจกรรมหรือแหล่งท่องเที่ยว ให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมสามารถเข้าสถานที่จัดกิจกรรมหรือแหล่งท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย มีระบบขนส่งมวลชนที่มีมาตรฐานสามารถรองรับการเดินทางได้ ทั้งในระดับเชื่อมต่อระหว่างสถานที่จัดกิจกรรมและระดับการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านข้อมูลข่าวสาร หมายถึง มีข้อมูลครบถ้วน แจ้งข้อมูลการดำเนินกิจกรรมผ่านระบบข้อมูล Online ให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมสามารถเข้าดูได้ทุกที่ทุกเวลา มีเว็บไซต์ที่สวยงามดึงดูดใจ มีการประชาสัมพันธ์จุดท่องเที่ยวใหม่ๆ ให้ทราบผ่านช่องทางสื่อต่างๆ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการเงิน เช่น เครื่องเบิกเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ให้เพียงพอ ทั้งด้านจำนวนและสถานที่ให้สามารถเข้าถึงได้ง่ายใช้งานได้ตลอดเวลา เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เข้าร่วมกิจกรรมหรือนักท่องเที่ยวในการเบิกเงิน

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านสาธารณูปโภค หมายถึง สถานที่ที่การจัดกิจกรรมมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอเหมาะสม เช่น พื้นที่สนามแข่งขัน พื้นที่ผู้เข้าชม จุดฝึกซ้อม โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ส่องสว่างตามถนน ทางเข้าแหล่งสถานที่จัดกิจกรรมหรือแหล่งท่องเที่ยว ห้องน้ำ น้ำประปา ขยะสิ่งปฏิกูล

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านความยั่งยืน เช่น ฝ่ายจัดกิจกรรมมีการแจ้งอัปเดตข้อมูลข่าวสารอย่างรวดเร็ว เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงด้านเวลา ช่วยแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าให้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรม รวมถึงให้คำแนะนำตรงตามความต้องการ ดำเนินการจัดทำเอกสาร รวดเร็ว ถูกต้องและมีความยืดหยุ่น สร้างความพึงพอใจให้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรม ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเข้าร่วมกิจกรรมครั้งต่อไป

ความพึงพอใจ หมายถึง ปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ช่วยให้งานสำเร็จโดยเฉพาะ ถ้าเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ ผู้บริหารจะดำเนินการให้ผู้ปฏิบัติงานให้บริการเกิดความพึงพอใจในการทำงานแล้ว ยังจำเป็นต้องดำเนินการที่จะให้ผู้มาใช้บริการเกิดความพึงพอใจ เพราะความเจริญเติบโตของงานบริการ ปัจจัยที่เป็นตัวบ่งชี้ คือ จำนวนผู้มาใช้บริการ ดังนั้นผู้บริหารจึงควรที่จะศึกษาให้ลึกซึ้งถึงปัจจัยและองค์ประกอบต่างๆที่จะทำให้เกิดความพึงพอใจทั้งผู้ให้บริการและผู้รับบริการ

ความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง การจัดการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่างๆ (Activities) เพื่อให้การไหลของนักท่องเที่ยว (Physical Flow) จากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด และยังทำให้นักท่องเที่ยวได้รับความพึงพอใจสูงสุด

การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางออกจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังสถานที่ต่างๆเป็นการชั่วคราว ด้วยความสมัครใจและพึงพอใจของผู้เดินทาง เช่น การเดินทางเพื่อการพักผ่อน การเดินทางเพื่อแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม การเดินทางเพื่อการศึกษา การเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติพี่น้องหรือเพื่อน โดยมีวัตถุประสงค์ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้

การท่องเที่ยวเชิงกีฬา หมายถึง การเดินทางไปร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกีฬาทั้งทางตรงและทางอ้อม เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ การท่องเที่ยวเชิงกีฬามีเอกลักษณ์ที่แตกต่างจากการท่องเที่ยวโดยทั่วไปเนื่องจากมีความครอบคลุมทั้งด้านการท่องเที่ยวและด้านกีฬา การท่องเที่ยวเชิงกีฬาแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) การท่องเที่ยวเพื่อการเล่นกีฬา 2) การท่องเที่ยวในงานหรือมหกรรมกีฬา 3) การท่องเที่ยวสถานที่ที่เป็นต้นกำเนิดของกีฬา

เทเบิลเทนนิส หรือที่เรียกกันว่า “ปิงปอง” เป็นกีฬาโดยมีผู้เล่นสองหรือสี่คน ซึ่งยืนเล่นกันคนละด้านของโต๊ะปิงปอง โดยตีลูกโต้กันให้ข้ามตาข่ายเน็ตกั้นกลางโต๊ะปิงปองไปมา ผู้เล่นมีสิทธิ์ให้ลูกบอลเด้งกระดอนตกพื้น โต๊ะฝั่งตนเองได้เพียง 1 ครั้งเท่านั้น แล้วจึงตีโต้ข้ามฟากให้เด้งกระดอนไปกระทบกับพื้นโต๊ะฝ่ายตรงข้าม ถ้าลูกไม่กระทบกับพื้น โต๊ะของฝ่ายตรงข้ามก็ถือว่าเสีย แต่ถ้าเป็นลูกดีฝ่ายตรงข้ามก็จะตีโต้กลับมาฝั่งเรา เทเบิลเทนนิสเป็นเกมที่ได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว มีการวางแผนกลยุทธ์ในระหว่างการแข่งขัน

เทเบิลเทนนิสโอเพ่น หมายถึง รายการแข่งขันเทเบิลเทนนิสโดยไม่จำกัดคุณสมบัติด้านสัญชาติของนักกีฬา และเปิดโอกาสให้ผู้เล่นเทเบิลเทนนิสทุกระดับสามารถเข้าร่วมแข่งขัน โดยไม่คำนึงถึงเรื่องความเป็นมืออาชีพหรือมือสมัครเล่น เช่น เพศ ความสามารถ อายุ ฯลฯ



บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่องศึกษาความพึงพอใจการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษา กิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี ในครั้งนี้ได้ทำการศึกษาค้นคว้า เอกสาร แนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางการดำเนินการศึกษา ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับข้อมูลประชากรศาสตร์
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ
- 2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์
- 2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับโลจิสติกส์การท่องเที่ยว
- 2.5 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงกีฬา
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับข้อมูลประชากรศาสตร์

ประชากรศาสตร์ (Demography) เป็นการศึกษาทางสถิติของประชากร หมายถึงสามารถใช้วิเคราะห์ประชากรในเรื่องต่างๆได้ เช่น ประชากรที่เปลี่ยนแปลงตามเวลา สถานที่ ประชากรศาสตร์ครอบคลุมการศึกษาถึงขนาดโครงสร้าง การกระจายของประชากรและการเปลี่ยนแปลงเชิงพื้นที่หรือเวลา ในประชากรเมื่อมีการเกิด การย้ายถิ่น การเปลี่ยนแปลงตามวัยและการเสียชีวิต

วชิรวัชร งามละม่อม (2558) กล่าวว่า ประชากรศาสตร์จะแสดงพฤติกรรมความเป็นมาของแต่ละบุคคลจากอดีตถึงปัจจุบัน โดยในหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆประกอบด้วยพนักงานหรือนุคลากรในระดับต่างๆ มีลักษณะพฤติกรรมการแสดงออกที่แตกต่างกัน มีสาเหตุมาจากความแตกต่างทางด้านประชากรศาสตร์หรือภูมิหลังของบุคคล โดยตัวแปรด้านประชากรศาสตร์จะประกอบด้วย

เพศ (Sex) ความแตกต่างของเพศ ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมแตกต่างกันออกไป เช่น ระดับความพึงพอใจต่อการเข้าร่วมกิจกรรม จนถึงรูปแบบการดำเนินชีวิตที่เปลี่ยนแปลงจากอดีตจนถึงปัจจุบัน

อายุ (Age) ความแตกต่างของแต่ละช่วงอายุ มักจะส่งผลให้เกิดความแตกต่างทางด้านพฤติกรรมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการเข้าถึงของกิจกรรมต่างๆ เช่น ผู้สูงอายุมีแนวโน้มที่จะเข้าร่วมกิจกรรมทางด้านสุขภาพมากกว่าที่จะเข้าร่วมกิจกรรมทางด้านสื่อสังคมออนไลน์

รายได้ ระดับการศึกษา และอาชีพ (Income, Education and Occupation) ปกติทั่วไป นักการตลาดจะให้ความสนใจกลุ่มผู้บริโภคที่มีรายได้สูง แต่อย่างไรก็ตามครอบครัวที่มีรายได้รองลงมาจะมีฐานประชากรที่ใหญ่กว่า โดยรายได้จะเป็นเกณฑ์ตัวชี้วัดความสามารถในการซื้อสินค้าหรือการให้บริการ ซึ่งจะช่วยให้เห็นพฤติกรรมของผู้บริโภค เช่น คนเจน Baby Boomer ค่อนข้างให้ความสำคัญกับการเลือกซื้อสินค้าโดยมีราคาเป็นที่ตั้ง เนื่องจากเป็นวัยที่ไม่สามารถสร้างรายได้ด้วยตัวเอง จึงต้องให้ความสำคัญกับการตัดสินใจซื้อสินค้าที่ถูกและคุณภาพเหมาะสมที่สุด เมื่อนำตัวแปรด้านรายได้รวมกับตัวแปรด้านประชากรศาสตร์และอื่นๆ จะทำให้สามารถกำหนดกลุ่มเป้าหมายได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

Schiffman and Wisemblit (2015) กล่าวว่า แนวคิดทางด้านประชากรศาสตร์ทำได้โดยการแบ่งกลุ่มของผู้บริโภคตาม เพศ อายุ รายได้ เชื้อชาติ อาชีพ สถานภาพสมรส และที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ ตัวแปรเหล่านี้สามารถทำการสังเกตได้ สิ่งเหล่านี้ช่วยให้นักการตลาด สามารถจำแนกผู้บริโภคแต่ละประเภทตามที่กำหนดได้อย่างชัดเจน

ภาวิณี กาญจนภา (2559) กล่าวว่า ประชากรศาสตร์ (Demography) คือปัจจัยที่องค์กรธุรกิจนิยมนำมาใช้ในการอธิบายถึงคุณลักษณะประชากร ด้านโครงสร้างของประชากร ขนาดของประชากร และการกระจายของประชากร ซึ่งประกอบไปด้วย เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ องค์กรธุรกิจต่างๆ นิยมใช้ประชากรศาสตร์ในการแบ่งส่วนการตลาด เพราะคุณลักษณะของประชากรศาสตร์ มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้บริโภคทั้งทางตรงและทางอ้อม

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ

ภณิกา ชัยปัญญา (2542, น. 11) กล่าวว่า การวัดความพึงพอใจสามารถทำได้หลากหลายวิธี เช่น การใช้แบบสอบถาม โดยผู้ออกแบบสอบถามต้องการทราบความคิดเห็น ซึ่งสามารถกระทำได้ในลักษณะกำหนดให้เลือกคำตอบหรือตอบคำถามตามอิสระ คำถามดังกล่าวอาจจะถามถึงความพอใจในด้านต่างๆ ทำให้ทราบความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามของแต่ละกลุ่ม เพื่อวิเคราะห์วัตถุประสงค์ต่างๆ ที่ผู้วิจัยต้องการจะศึกษา วิธีนี้นับเป็นวิธีที่นิยมใช้กันมากในการวัดความคิดเห็น ประเภทรูปแบบของแบบสอบถามจะใช้มาตรวัดทัศนคติ ซึ่งในปัจจุบันที่นิยมใช้กัน คือ มาตรส่วนแบบลิเคิร์ต (Likert) ประกอบด้วยข้อความที่แสดงถึงทัศนคติของบุคคล ที่มีต่อสิ่งเร้าอย่างใดอย่างหนึ่ง มีคำตอบที่แสดงถึงระดับความรู้สึก 5 คำตอบ เช่น 5 = พึงพอใจมากที่สุด, 4 = พึงพอใจมาก, 3 = พึงพอใจปานกลาง, 2 = พึงพอใจน้อย, 1 = ไม่พึงพอใจ

Good (1973) กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง สภาพ คุณภาพ หรือระดับความพึงพอใจ ซึ่งเป็นผลมาจากความสนใจในสิ่งต่างๆ และทัศนคติที่บุคคลมีต่อสิ่งนั้น

Oliver (1997) ได้ให้ความหมายของความพึงพอใจ คือการตอบสนองที่แสดงให้เห็นถึงการรับรู้ความประสงค์ของลูกค้า ความพึงพอใจเป็นวิจารณ์ของลูกค้าที่มีต่อสินค้าและบริการ ความพึงพอใจเป็นปัจเจกส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน ซึ่งแต่ละบุคคลจะมีมุมมองที่แตกต่างกัน

Wolman (1973) กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกที่มีความสุขเมื่อได้รับผลสำเร็จตามเป้าหมาย จากที่ได้ตั้งวัตถุประสงค์ในการกระทำนั้นๆ

Quirk (1987) กล่าวว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความรู้สึกพึงพอใจเมื่อได้รับผลความสำเร็จหรือได้รับสิ่งที่ต้องการจากการกระทำบางสิ่ง

2.3 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์

“การจัดการโลจิสติกส์” ได้รับคำนิยามจากหลากหลายผู้คนมากมายที่มีความเข้าใจแตกต่างกันไป แต่โดยส่วนใหญ่ ผู้คนมักจะเข้าใจการจัดการโลจิสติกส์ว่าเป็นเรื่องเฉพาะด้านการขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่ในยุคสมัยใหม่ที่เปลี่ยนแปลงไป การจัดการ โลจิสติกส์ไม่ได้เป็นเพียงแค่เรื่องของ

การขนส่ง แต่การขนส่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของกระบวนการจัดการทางโลจิสติกส์ นิยามของการจัดการ โลจิสติกส์ในมุมมองของแต่ละบุคคลมักขึ้นอยู่กับความรู้และประสบการณ์ของผู้นิยาม ที่อาจจะมาจากการทำงานในด้านต่างๆ เช่น สายการผลิต สายการขนส่งและคลังสินค้า ด้านการนำเข้าและส่งออก

ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2550, น. 19) กล่าวว่า โลจิสติกส์คือการออกแบบและการจัดการระบบการควบคุมการเคลื่อนย้ายหรือการไหลของสินค้า โดยมีข้อมูลความต้องการของลูกค้าจากปลายทางและขนส่งสินค้าออกจากต้นทาง ไปถึงลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีการวางแผนครอบคลุมกิจกรรมและกระบวนการต่างๆ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งหมด มีขั้นตอนการปฏิบัติงานเป็นระบบ

Barratt (2004, p. 4) กล่าวว่า เป็นกระบวนการวางแผนการปฏิบัติการ การควบคุมการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมถึงการให้บริการและสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่จุดกำเนิดต้นทาง ไปจนถึงปลายทางคือจุดการบริโภคสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

Lambert (2008, p. 15) กล่าวว่า เป็นระบบการจัดการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง โดยโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของข้อมูลด้านการขนส่ง การบริหารวัสดุสินค้าคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ การจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่ช่วยเพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่

การขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ซึ่งการจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จะช่วยให้องค์กรประสบผลความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจจากหลากหลายมิติ ขึ้นอยู่กับเป้าหมายในการดำเนินกิจการ โดยอาจจะใช้ตัวชี้วัดในมิติด้านต่างๆ เช่น การตอบสนองต่อความพึงพอใจด้านความรวดเร็วในการขนส่ง การลดต้นทุนในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง เป็นต้น

2.4 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับโลจิสติกส์การท่องเที่ยว

โลจิสติกส์การท่องเที่ยว Hammervoll, Halse, and Engelseth (2014) กล่าวว่า เป็นการจัดการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้การไหลของนักท่องเที่ยวจากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาดหรือเกิดความผิดพลาดได้น้อยที่สุดและยังคงประสิทธิภาพในการจัดการรวมถึงทำให้นักท่องเที่ยวได้รับความพึงพอใจสูงสุด การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมีองค์ประกอบ 7 R ได้แก่ Right Time, Right Place, Right Position, Right Cost, Right Customer, Right Value และ Right Safety

คมสัน สุริยะ (2551) กล่าวว่า โลจิสติกส์การท่องเที่ยว (Tourism Logistics) มีความคล้ายเคียงกันกับเรื่องการขนส่งสินค้า แต่สำหรับโลจิสติกส์การท่องเที่ยวนั้นครอบคลุมกว้างกว่า โดยโลจิสติกส์การท่องเที่ยวมีองค์ประกอบสามเรื่องใหญ่ๆ คือ 1) การขนส่งนักท่องเที่ยวและวัตถุสิ่งของ (Physical Flow) 2) การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) 3) การรับและจ่ายเงิน (Financial Flow) จากสามองค์ประกอบเหล่านี้ จะเห็นได้ว่าโลจิสติกส์การท่องเที่ยวไม่ได้มีเพียงเรื่องของการขนส่งนักท่องเที่ยวเท่านั้น

จิตพงษ์ อัยสานนท์ (2561) กล่าวว่า โลจิสติกส์ท่องเที่ยวคือ “การจัดการประสานงานระหว่างกิจกรรมต่างๆ (Activities) เพื่อให้การไหลของนักท่องเที่ยว (Physical Flow) จากต้นทางไปสู่ปลายทางโดยไม่มีข้อผิดพลาด และยังทำให้นักท่องเที่ยวได้รับความพึงพอใจสูงสุด” การขนส่งนักท่องเที่ยวเป็นเพียงกิจกรรมหนึ่งในโลจิสติกส์ท่องเที่ยว การขนส่งจะเกิดขึ้น ณ ช่วงหนึ่งๆ เท่านั้น ไม่ใช่ตลอดเส้นทาง เช่น กิจกรรมการขนส่งด้วยเครื่องบิน รถโดยสาร กิจกรรมการขนส่งด้วยเรือ ซึ่งจะไม่มีการขนส่งอีกเมื่ออยู่ในที่พัก

ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์ (2556) กล่าวว่า องค์ประกอบของการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย 1) การส่งต่อทางกายภาพ (Physical Flow) ได้แก่ การเดินทางสู่แหล่งท่องเที่ยว, จุดต้อนรับ, จุดพักเส้นทางการเดินทางภายใน, การจัดการระบบการต่อแถวคอย 2) การส่งต่อด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ได้แก่ ศูนย์บริการหลัก, ล่าม ไกด์ มัคคุเทศก์, แผนที่, ป้ายบอกทาง 3) การส่งต่อทางการเงิน (Financial Flow) ได้แก่ ค่าธรรมเนียม, บริการแลกเงินตราต่างประเทศ, การรับบัตร Debit/Credit ATM, การคืนเงิน (Refund) 4) สาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure) ได้แก่ ห้องน้ำ, สัญญาณโทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต, น้ำดื่ม, จุดพยาบาล/หน่วยแพทย์

ฉุกเฉิน/การส่งต่อโรงพยาบาล 5) ความยั่งยืน (Sustainability) ได้แก่ จุดทิ้งขยะ, การแยกขยะ, การใช้วัสดุที่เป็นมิตร, การใช้พลังงานทางเลือก, การบำบัดขยะ/ของเสีย

2.5 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางโดยมีระยะทางมากกว่า 40 กิโลเมตรจากบ้าน มีจุดประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจหรือเพื่อความสนุกสนานสร้างความตื่นเต้นแปลกใหม่ให้กับผู้ท่องเที่ยว องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) การท่องเที่ยวในประเทศไทย สมัย พ.ศ. 2467 ผู้คนนิยมการท่องเที่ยวเพื่อชมธรรมชาติและสถานที่ราชการ หรือสถานที่สำคัญที่ชาวต่างชาติเข้ามาในประเทศไทยได้สร้างขึ้น โดยตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2554 จนถึงปัจจุบัน ทางองค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) ได้มีการกำหนดรูปแบบการท่องเที่ยวเป็น 3 รูปแบบหลัก ได้แก่

- 1) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งธรรมชาติ (Natural Based Tourism)
- 2) รูปแบบการท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม (Cultural Based Tourism)
- 3) รูปแบบการท่องเที่ยวในความสนใจพิเศษ (Special Interest Tourism)

ปรีชา แดงโรจน์ (2544) ให้ความหมายของการท่องเที่ยวไว้ว่า การท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในกิจกรรมของมนุษย์ ที่ช่วยทำให้เกิดความผ่อนคลายความตึงเครียดจากการทำกิจกรรมต่างๆจากการทำงาน ลักษณะของนักท่องเที่ยวมักจะเดินทางจากจุดต้นทางไปยังอีกจุดหมายปลายทาง ซึ่งอาจจะไม่ได้คำนึงถึงในเรื่องของระยะทางว่ามีความใกล้หรือไกลเพียงใด และจะมีการค้างแรมณสถานที่อื่นๆหรือไม่

ฉลองศรี พิมลสมพงค์ (2546) กล่าวว่า การท่องเที่ยวหมายถึงการเดินทางเพื่อความเพลิดเพลิน โดยมีจุดประสงค์เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ โดยมีเงื่อนไขในการเดินทาง 3 ประการคือ

- 1) เดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว
- 2) เดินทางด้วยความสมัครใจ
- 3) เดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆก็ได้ ที่ไม่ใช่การประกอบอาชีพหรือหารายได้

รัชพร จันทรี่สว่าง (2546) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยว เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนไหว ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงโยกย้ายของบุคคลจากที่อยู่อาศัยเดิมปกติ ไปยังสถานที่อื่น เป็นการชั่วคราว มีวัตถุประสงค์อื่นใด ๆ ที่มิใช่เพื่อการหารายได้

บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา (2548) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ ไม่ใช่การถูกบังคับหรือเพื่อสินจ้าง ซึ่งลักษณะการท่องเที่ยวมักจะเป็นการเดินทางแบบชั่วคราวหรือระยะสั้น โดยมีจุดประสงค์เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ความสนุกสนานเพลิดเพลิน

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

Weed and Bull (1997) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาเป็นกิจกรรมในวันหยุดสุดสัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับกีฬา โดยมีบทบาทการเข้าร่วมคือเป็นผู้ชมหรือเป็นผู้เข้าร่วมเล่นกิจกรรมกีฬา

McIntosh and Goeldner (2002) ได้ให้คำจำกัดความของการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sport Tourism) คือการเดินทางเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมกีฬาต่างๆตามความสนใจหรือตามความถนัด เพื่อให้ได้รับความสนุกสนาน ความเพลิดเพลินในระหว่างการทำกิจกรรมกีฬา เพื่อให้ได้รับประสบการณ์หรือความรู้ใหม่ๆเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีและมีจิตสำนึกต่อส่วนรวมจากการทำกิจกรรมร่วมกันของหลายๆบุคคล โดยการร่วมเล่นกิจกรรมทางกีฬาและช่วยสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่นที่ยั่งยืน

Weed (2008) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาถือเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมเศรษฐกิจและวัฒนธรรม ที่เกิดจากการกระทำกิจกรรมทางกีฬา ซึ่งได้รับความร่วมมือในการร่วมกิจกรรมต่างๆของผู้คนโดยความสมัครใจ ซึ่งมีสถานที่ที่เป็นเอกลักษณ์

การท่องเที่ยวเชิงกีฬา เป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดความเชื่อมโยงกันระหว่าง 1) ผู้เข้าร่วมกิจกรรม 2) พื้นที่และ 3) กิจกรรมกีฬา (Weed & Bull, 2004) ดังนั้น การจัดการจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จึงประกอบไปด้วย 3 ปัจจัยหลักดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ 1) ประสิทธิภาพของการจัดการคือ การใช้จ่ายโดยรวมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม คือ ค่าลงทะเบียน ค่าเดินทาง ค่าที่พัก และค่าซื้อสินค้าและบริการ (Xiaoyan et al., 2014) และ 2) ประสิทธิภาพของการ

จัดการคือ ความตั้งใจในการกลับมาเข้าร่วมกิจกรรม (Brown et al., 2016) และความตั้งใจในการแนะนำต่อ (Kaplanidou et al., 2012)

กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา (2560) กล่าวว่า การท่องเที่ยวเชิงกีฬาเป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อร่วมทำกิจกรรมทางกีฬา โดยมีองค์ประกอบของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาต่างๆ ดังนี้

- 1) การออกจากสถานที่อยู่ตามปกติ
- 2) การเข้าร่วมกิจกรรมหรือสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับกีฬา
- 3) กีฬาเป็นส่วนสำคัญของการเดินทาง

และยังได้แบ่งประเภทของการท่องเที่ยวเชิงกีฬาเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

- 1) การท่องเที่ยวงานหรือมหกรรมกีฬา (Sport Event Tourism) เป็นงานกิจกรรมที่มีลักษณะเฉพาะ
- 2) การท่องเที่ยวเพื่อเล่นกีฬา (Active Sport Tourism) เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเล่นกีฬาหรือแข่งขันกีฬา
- 3) การท่องเที่ยวเชิงกีฬาเพื่อความทรงจำ (Nostalgia Sport Tourism) การเดินทางไปยังสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับกีฬาที่มีชื่อเสียง เช่น สโมสรกีฬา หรือตัวบุคคลนักกีฬาที่มีชื่อเสียง

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สวิตต์ จันทรธวัชรัตน์ และชุลลิกุลี มาหะมะ (2562) ทำการศึกษาเรื่องการบริหารจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยว กรณีศึกษาหมู่บ้านคีรีวง ผลการศึกษาพบว่าจากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเพื่อศึกษาความพึงพอใจ และสถานการณ์โลจิสติกส์เชิงท่องเที่ยวในปัจจุบันและหาแนวทางในการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์เชิงท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวได้ดียิ่งขึ้น

ปัจจัยหลักที่ 1)กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชายมีช่วงอายุอยู่ที่ 20 - 30 ปี และมีภูมิลำเนาอยู่ในภาคใต้ ประกอบอาชีพพนักงานบริษัท มีรายได้ส่วนมากอยู่ที่ 10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน และรองลงมาคือ มีอายุต่ำกว่า 20 ปี เป็นนักเรียน/นักศึกษาและไม่มีรายได้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยมายังหมู่บ้านคีรีวง เดินทางโดยรถส่วนตัวเกือบทั้งหมด จะพักค้างแรมที่หมู่บ้านคีรีวงและส่วนใหญ่รู้จักหมู่บ้านคีรีวงมาจากนิตยสาร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คาดหวังว่าจะได้พักผ่อนในบรรยากาศที่ดี อากาศสดชื่น รองลงมาคาดหวังความสมบูรณ์และสวยงามของธรรมชาติในหมู่บ้านคีรีวง และความสนใจในสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียงหากมีรถ

ปัจจัยหลักที่ 2) การตั้งสมมติฐานระหว่างความแตกต่างกันของแต่ละคนส่งผลต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่แตกต่างกันไปตามปัจจัยย่อย ผลสรุป เพศที่ต่างกันไม่มีผลทำให้ความพึงพอใจต่อหมู่บ้านคีรีวงแตกต่างกัน ช่วงอายุที่ต่างกันมีผลทำให้ความพึงพอใจต่อหมู่บ้านคีรีวงต่างกัน อาชีพที่ต่างกันมีผลทำให้ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อหมู่บ้านคีรีวงต่างกันและปัจจัยอื่นๆ ตามลำดับ

ปัจจัยหลักที่ 3) ปัญหาที่พบในห่วงโซ่อุปทานการจัดหาวัตถุดิบตามช่วงฤดูกาล ขาดความรู้ในการบริหารสินค้าคงคลัง บุคลากรขาดความรู้ความชำนาญ ระยะทางที่ห่างไกลจากแหล่งวัตถุดิบ ต้นทุนการขนส่ง การจัดหาวัตถุดิบตามช่วงฤดูกาลร้อยละ 24.39 ขาดความรู้ในการบริหารสินค้าคงคลังร้อยละ 24.39 บุคลากรขาดความรู้ความชำนาญ ร้อยละ 21.95 ระยะทางที่ห่างไกลจากแหล่งวัตถุดิบ ร้อยละ 17.07 ต้นทุนการขนส่งร้อยละ 12.20

กึ่งกาญจน์ ดอกพุดซ้อน (2564) ทำการศึกษาเรื่องการศึกษาพฤติกรรมและความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ กรณีศึกษาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผลการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงอายุ 41 - 50 ปี วุฒิก่อนศึกษาปริญญาตรี อาชีพพนักงานบริษัท มีรายได้ต่อเดือน 20,001 - 25,000 บาท มาท่องเที่ยว 5 ครั้งขึ้นไป เดินทางท่องเที่ยวไม่เกิน 1 วัน มีค่าใช้จ่ายไม่เกิน 1,000 บาท หาข้อมูลการท่องเที่ยวจากสื่อสังคมออนไลน์และเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว องค์ประกอบโลจิสติกส์และความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีค่าเฉลี่ยโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการท่องเที่ยว องค์ประกอบโลจิสติกส์ มีผลต่อความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยาแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 พฤติกรรมการท่องเที่ยว ด้านจำนวนครั้งที่มาท่องเที่ยว เวลาในการท่องเที่ยว แหล่งข้อมูลในการมาท่องเที่ยว และวิธีการเดินทาง มีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบโลจิสติกส์การท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 องค์ประกอบโลจิสติกส์ด้านจำนวนครั้งที่มาท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวต่อครั้ง และแหล่งข้อมูลในการมาท่องเที่ยว มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01, .01 และ .05 ตามลำดับ

วีระศักดิ์ สวัสดิ์จันทร์ (2564) ทำการศึกษาเรื่องการจัดการธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) ในประเทศไทย กรณีศึกษาผู้จัดการแข่งขันงานวิ่งรายการบางแสนมาราธอน ผลการศึกษาพบว่าสภาพการณ์ของธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงกีฬา มีประเด็นสำคัญที่ประกอบด้วย 1) ด้านนโยบายการจัดกิจกรรม 2) ด้านการวางแผนภาพรวม 3) ด้านงานบริหารจัดการ และ 4) ด้าน

การตลาด โครงสร้างและรูปแบบการจัดการธุรกิจมีองค์ประกอบร่วม ประกอบด้วย 1) การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ 2) การสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน 3) สร้างสรรค์กิจกรรมการท่องเที่ยว 4) ปัจจัยภายในที่เอื้อต่อธุรกิจ และ 5) ปัจจัยสนับสนุนภายนอกกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของผู้จัดการแข่งขันจะต้องเติบโตควบคู่กันไปใน 5 ส่วน อันได้แก่ 1) การพัฒนาศักยภาพด้านการจัดการท่องเที่ยว 2) การส่งเสริมการเพิ่มคุณค่าและมูลค่าจากทรัพยากรท้องถิ่นสู่การสร้างกิจกรรมสินค้าและบริการบนฐานอัตลักษณ์ชุมชน 3) การพัฒนาการบริหารจัดการท่องเที่ยวเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างนักท่องเที่ยว ชุมชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง 4) การพัฒนากลไกขับเคลื่อนการบริหารจัดการท่องเที่ยว และ 5) การพัฒนาคนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม สำหรับปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจของผู้จัดการแข่งขันมาราธอน ประกอบด้วย 1) นโยบาย 2) รูปแบบการบริหารจัดการ 3) งบประมาณ และ 4) การสนับสนุนองค์ความรู้

อรกิติ์ แววล้ายหงษ์ (2565) ทำการศึกษาเรื่องการจัดการการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์การท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่าการวางแผน การจัดโครงสร้างองค์กร ภาวะผู้นำ การควบคุม เป็นองค์ประกอบของการจัดการการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์การท่องเที่ยวประกอบด้วย การไหลทางกายภาพ การไหลของข้อมูลข่าวสาร และการไหลของเงิน โดยความสัมพันธ์ของการจัดการการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์การท่องเที่ยว จากการแปลค่าทางสถิติพบว่าการจัดการการท่องเที่ยวและโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยมีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อกัน ซึ่งโลจิสติกส์เป็นกระบวนการหลักในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ดังนั้นเมื่อโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพย่อมเป็นการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้แก่อุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย

ปิ่นอุทัย คงทอง (2565) ทำการศึกษาเรื่องแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดสุราษฎร์ธานี ผลการศึกษาพบว่าบริบทของโลจิสติกส์ทางการท่องเที่ยวของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ด้านการเคลื่อนที่ด้านกายภาพ ยังมีปัญหาด้านการเดินทางโดยเฉพาะการจัดการรถขนส่งสาธารณะ พบว่าสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งไม่มีรถขนส่งสาธารณะให้บริการ ขาดมาตรฐานในการกำหนดราคา ค่าบริการสถานที่จอดรถยังขาดการจัดระเบียบ ห้องน้ำไม่เพียงพอและมีสภาพชำรุด ถึงขยะไม่เพียงพอ ด้านการเคลื่อนที่ด้านข้อมูลข่าวสาร พบปัญหาเกี่ยวกับป้ายให้ข้อมูล ได้แก่ การขาดป้ายแนะนำสถานที่หรือให้ข้อมูลการท่องเที่ยว ป้ายให้คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติ ด้านการเคลื่อนที่ด้านการเงิน พบว่าสถานที่ท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีช่องทางในการรับชำระเงินของร้านค้าเป็น

แบบออนไลน์ มีแค่ส่วนน้อยที่รับชำระเงินแบบเงินสด สำหรับแนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อ การท่องเที่ยวจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีข้อสรุปดังนี้ การเคลื่อนที่ด้านกายภาพ 1) ควรจัดการให้มีระบบ ขนส่งมวลชนที่มีมาตรฐานสามารถรองรับการท่องเที่ยวและการบริการรถสาธารณะไปยังแหล่ง ท่องเที่ยวได้โดยสะดวก 2) พัฒนาคุณภาพของระบบคมนาคมขนส่งให้ได้มาตรฐานในการบริการ 3) จัดหาน้ำที่เพียงพอและปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน 4) จัดให้มีถังขยะในจำนวนที่ เพียงพอและแยกถังขยะอย่างถูกวิธี การเคลื่อนที่ด้านข้อมูลข่าวสาร 1) พัฒนาและปรับปรุงป้ายให้ ข้อมูลให้มีความชัดเจนทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ การให้ข้อมูลสถานที่ในรูปแบบคิวอาร์ โค้ด ป้ายให้คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ท่องเที่ยว การเคลื่อนที่ด้านการเงิน ควรเพิ่ม ช่องทางในการชำระเงินของนักท่องเที่ยวเพื่อรองรับสังคมไร้เงินสด

อมรรัตน์ พันพักษ์ และปัทมทิญา สิงห์คราม (2566) ทำการศึกษาเรื่องพฤติกรรม การท่องเที่ยวเชิงกีฬาของนักท่องเที่ยวในเมืองกีฬา จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาพบว่า 1) องค์ความรู้ เกี่ยวกับพฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาประกอบด้วย 7 ด้าน ได้แก่ ด้านเป้าหมายของการท่องเที่ยว เชิงกีฬา ด้านความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงกีฬา ด้านการเลือกกิจกรรมในการท่องเที่ยวเชิง กีฬา ด้านความต้องการในการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ด้านการตัดสินใจในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงกีฬา ด้านการวางแผนในการเดินทางท่องเที่ยวเชิงกีฬา และด้านความรู้สึkstต่อสถานการณบ้านเมืองใน แหล่งท่องเที่ยวเชิงกีฬา 2) พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาของนักท่องเที่ยวในเมืองกีฬา จังหวัด ชลบุรี ภาพรวมทุกด้านอยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ย 3.94 และ 3) เปรียบเทียบพฤติกรรม การท่องเที่ยว เชิงกีฬาของนักท่องเที่ยวในเมืองกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า เพศที่ แตกต่างกัน มีพฤติกรรม การท่องเที่ยวเชิงกีฬาแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาเรื่อง “ความพึงพอใจการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษา กิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี” เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยการใช้เครื่องมือเก็บรวบรวมข้อมูลในงานวิจัยครั้งนี้ด้วยแบบสอบถาม การศึกษาในครั้งนี้มีการดำเนินงานตามลำดับดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรีเทเบิลเทนนิสโอเพ่น กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาคือ 1) ผู้บริหาร 3 คน 2) ผู้สนับสนุนกิจกรรม 5 คน 3) ฝ่ายจัดการแข่งขัน 30 คน 4) ผู้เข้าร่วมการแข่งขันประมาณ 971 คน รวมจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 1,009 คน เนื่องจากทราบขนาดจำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่างที่แน่นอน จึงใช้การกำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane (1967) โดยระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ผู้วิจัยจึงมีวิธีการคำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (3-1)$$

n	แทน ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการ
N	แทน ขนาดของประชากร
e	แทน ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เท่ากับ 0.05

$$286 = \frac{1,009}{1 + 1,009(0.05)^2}$$

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี เทเบิลเทนนิสโอเพ่น จำนวน 286 คน ซึ่งได้มาโดยวิธีการคำนวณ โดยใช้สูตรของ Yamane (1967)

3.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้ทำการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยเก็บข้อมูลจากผู้เข้าร่วมกิจกรรมการแข่งขันองค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี เทเบิลเทนนิสโอเพ่น จำนวน 286 คน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) จำนวน 1 ชุดต่อ 1 ท่าน ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยใช้ทั้งคำถามปลายปิด (Close-ended Questions) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยจัดลำดับเนื้อหาของแบบสอบถามให้ครอบคลุมข้อมูลที่ต้องการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ บทบาท รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา มีจำนวน 6 ข้อ โดยลักษณะเป็นคำถามปลายปิดให้เลือกตอบตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม โดยลักษณะของแบบสอบถามเป็นปลายปิด (Close-ended Question) และเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) ให้เลือกตอบตามความเป็นจริง มีจำนวน 7 ข้อ

ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี โดยลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบสอบถามปลายปิด (Close-ended Question) แบบหลายตัวเลือก (Multiple Choices) ให้เลือกตอบเพียงคำตอบเดียว มีจำนวน 15 ข้อ ประกอบด้วยองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ในด้านต่างๆ ดังนี้ 1) ด้านกายภาพ 2) ด้านข้อมูล

ข่าวสาร 3) ด้านการเงิน 4) ด้านสาธารณูปโภค 5) ด้านความยั่งยืน โดยลักษณะของแบบสอบถาม ส่วนนี้เป็นแบบสอบถามปลายปิด (Close-ended Question) แบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) มีระดับคำตอบให้เลือก 5 ระดับ โดยใช้แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่าของลิเคิร์ท (Likert's Scale) แบ่งออกเป็น 5 ด้าน

มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

พึงพอใจมากที่สุด	ให้คะแนน	5	คะแนน
พึงพอใจมาก	ให้คะแนน	4	คะแนน
พึงพอใจปานกลาง	ให้คะแนน	3	คะแนน
พึงพอใจน้อย	ให้คะแนน	2	คะแนน
ไม่พึงพอใจ	ให้คะแนน	1	คะแนน

เกณฑ์การประเมินคะแนนที่ได้จากการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาคชน (Interval Scale) ใช้สูตรคำนวณหาความกว้างของชั้น

$$\begin{aligned}
 \text{สูตรความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{พิสัย}}{\text{จำนวนชั้น}} \\
 &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\
 &= \frac{5 - 1}{5} \\
 &= 0.8
 \end{aligned}
 \quad (3-2)$$

ตารางที่ 3.1 แสดงเกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยที่ได้

ค่าคะแนน	ความหมาย
4.21 – 5.00 คะแนน	มีความพึงพอใจมากที่สุด
3.41 – 4.20 คะแนน	มีความพึงพอใจมาก
2.61 – 3.40 คะแนน	มีความพึงพอใจปานกลาง
1.81 – 2.60 คะแนน	มีความพึงพอใจน้อย
1.00 – 1.80 คะแนน	มีความพึงพอใจน้อยที่สุด

3.4 ขั้นตอนการสร้างและทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ

ผู้ค้นคว้าอิสระดำเนินการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าและพัฒนาตามขั้นตอนดังนี้

1) ทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลกระทำโดยการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องจากเอกสาร ข้อความทางวิชาการ เว็บไซต์สื่อสิ่งพิมพ์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา เพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางในการจัดทำแบบสอบถามให้สอดคล้องกับประเด็นปัญหาและวัตถุประสงค์

2) สร้างแบบสอบถามโดยอาศัยกรอบแนวความคิดจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานศึกษาค้นคว้า

3) จัดทำแบบสอบถามและพิมพ์ฉบับร่างนำเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบความถูกต้องความชัดเจนของภาษา และขอคำแนะนำปรับปรุงแก้ไข

4) นำแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิทำการตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาของแบบสอบถามเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นแล้วนำมาปรับปรุง ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) และหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย โดยผู้วิจัยได้ให้ผู้ทรงคุณวุฒิทำการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) จำนวน 3 ท่านได้แก่ (1) ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว (2) ผศ.ดร.พัฒน์ พิธิษฐเกษม (3) ดร.บวรวิทย์ โรจน์สุวรรณ โดยนำผลของผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านมารวมกัน คำนวณหาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา มาหาค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์แต่ละข้อ (Index of item Objective Congruence : IOC) โดยใช้สูตร (Riviovelli & Hambleton, 1997)

$$\text{โดยใช้สูตรการหา IOC} = \frac{\sum R}{N} \quad (3-3)$$

IOC = ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถาม

$\sum R$ = ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ทรงคุณวุฒิทั้ง 3 ท่าน

N = จำนวนผู้ทรงคุณวุฒิ

โดยวิธีการคิดคะแนนคือ

เห็นว่าสอดคล้อง	ให้คะแนน	+1
เห็นว่าไม่แน่ใจ	ให้คะแนน	0
เห็นว่าไม่สอดคล้อง	ให้คะแนน	-1

5) การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแล้วไปทดสอบ (Try – Out) กับบุคคลที่มีลักษณะเช่นเดียวกันกับประชากรและไม่ใช้กลุ่มตัวอย่างของการวิจัย โดยกลุ่มบุคคลที่ทดลองใช้แบบสอบถามครั้งนี้เป็นประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป ในการคำนวณหาสัมประสิทธิ์ แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient)

6) ได้ข้อคำถามที่มีค่า IOC เท่ากับ 1 แล้วปรับปรุงตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิ และนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อขอคำแนะนำเพิ่มเติม

7) นำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบแล้วเสนออาจารย์ที่ปรึกษาเป็นครั้งสุดท้าย เพื่อตรวจสอบและแนะนำเกี่ยวกับการจัดทำแบบที่สมบูรณ์เพื่อนำไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างจริงสำหรับเก็บรวบรวมข้อมูลต่อไป

3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลโดยใช้การเก็บข้อมูล ดังนี้

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นการเก็บข้อมูลในรูปแบบของการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ด้วยแบบสอบถามออนไลน์ (Online Questionnaire) โดยให้กลุ่มตัวอย่างสแกนคิวอาร์โค้ด จำนวน 286 ชุด ซึ่งผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามด้วยระบบตอบกลับอัตโนมัติแบบออนไลน์ มาตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วน สมบูรณ์ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางสถิติและวิเคราะห์เนื้อหาต่อไป

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า จากเอกสารหนังสือ ตำราทางวิชาการต่างๆ สถิติหรือทะเบียนของหน่วยงาน แหล่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ผลงานวิจัยและสิ่งตีพิมพ์ทั้งในและต่างประเทศ โดยทำการศึกษาจากทฤษฎีที่เกี่ยวกับความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี

3) รวบรวมแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาทั้งหมด ตรวจสอบความถูกต้อง เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล

4) การเก็บข้อมูลจริงช่วงเดือนธันวาคม 2566 - พฤษภาคม 2567

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.6.1 การประมวลผลข้อมูลแบบสอบถาม

เมื่อได้รับการตอบแบบสอบถามจากผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 286 ชุด ทำการประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์เชิงสถิติโดยการนำข้อมูลจากแบบสอบถามดำเนินการ ดังนี้

- 1) ตรวจสอบข้อมูล (Editing) ผู้วิจัยทำการศึกษาตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลในการตอบแบบสอบถาม โดยการแยกข้อมูลที่ไม่สมบูรณ์ออกไป
- 2) ลงรหัส (Coding) นำแบบสอบถามที่ถูกต้องสมบูรณ์แล้ว ลงรหัสที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้าเพื่อนำไปประมวลผลสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล
- 3) ประมวลผลข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้ลงรหัสไว้แล้ว บันทึกลงในโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ เพื่อประมวลผลข้อมูล

3.6.2 การวิเคราะห์ข้อมูลและค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1) การวิเคราะห์ข้อมูลและค่าสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงบรรยายลักษณะของตัวแปร ซึ่งได้แก่

1.1) การหาค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ในส่วนของข้อมูลส่วนบุคคลและพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม

1.2) การหาค่าเฉลี่ยของระดับความพึงพอใจของปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี

1.2.2) การหาค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของค่าคะแนนระดับความพึงพอใจของปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี

2) การวิเคราะห์ข้อมูลและค่าสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) โดยพิจารณาใช้ Independent Sample T-Test และ (One Way ANOVA) หรือ F-Test แล้วนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปตารางประกอบการบรรยายและทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ โดยใช้การเปรียบเทียบพหุคูณ (Multiple Comparison Procedure) ตามวิธีการ Least Significant

Difference (LSD) เพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรมกับองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี



บทที่ 4

ผลการวิจัย

งานวิจัยฉบับนี้เป็นการศึกษาเรื่อง “ ความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรม ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี โดยผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่รวบรวมได้จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 286 ชุด มาวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลมีรายละเอียดปรากฏผล ดังนี้

4.1 ผลการศึกษาเชิงพรรณนา

4.2 ผลการศึกษาเชิงอนุมาน

4.1 ผลการศึกษาเชิงพรรณนา

การศึกษาเชิงพรรณนาเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย เพศ อายุ บทบาท รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา และพฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมโดยใช้ค่าสถิติ ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ในการอธิบาย และองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี โดยใช้ค่าสถิติ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ในการอธิบายดังนี้

4.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรมประกอบด้วย เพศ อายุ บทบาท รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติในส่วนของค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำแนกตาม เพศ
อายุ บทบาท รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	171	59.79
หญิง	105	36.71
ไม่ระบุ	10	3.50
รวม	286	100.00
อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 18 ปี	94	32.87
19 - 30 ปี	79	27.62
31 - 40 ปี	47	16.43
41 - 60 ปี	37	12.94
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป	29	10.14
รวม	286	100.00
บทบาท	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ผู้บริหาร	5	1.75
ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	9	3.15
ฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน	26	9.09
นักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม	186	65.03
ผู้ปกครอง/กองเชียร์	60	20.98
รวม	286	100.00

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำแนกตาม เพศ อายุ บทบาท รายได้ อาชีพ และระดับการศึกษา (ต่อ)

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5,000 - 10,000 บาท	54	18.88
10,001 - 20,000 บาท	87	30.42
20,001 - 30,000 บาท	59	20.63
30,001 - 40,000 บาท	48	16.78
มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป	38	13.29
รวม	286	100.00
อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชน	50	17.48
รับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างประจำ	76	26.57
วิชาชีพอิสระ(แพทย์/ทนาย/สถาปนิก)	6	2.10
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	60	20.98
นักเรียน/นักศึกษา	94	32.87
รวม	286	100.00
ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	17	5.94
มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า	87	30.42
ปริญญาตรี	152	53.15
ปริญญาโท	23	8.04
ปริญญาเอก	7	2.45
รวม	286	100.00

จากตารางที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ปรากฏดังนี้

เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เก็บข้อมูลมีจำนวน 286 คน เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 59.79 เป็นเพศหญิงร้อยละ 36.71 และไม่ระบุเพศร้อยละ 3.50 ตามลำดับ

อายุ พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมากที่สุดอยู่ในช่วงอายุน้อยกว่า 18 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.87 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ 19 - 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.62 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ 31 - 40 ปี ร้อยละ 16.43 รองลงมาอยู่ในช่วงอายุ 41 - 60 ปี ร้อยละ 12.94 และผู้เข้าร่วมกิจกรรมน้อยที่สุดอยู่ในช่วงอายุ ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 10.14 ตามลำดับ

ส่วนบทบาทการเข้าร่วมกิจกรรม พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมากที่สุดคือนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม คิดเป็นร้อยละ 65.03 รองลงมาคือผู้ปกครอง/กองเชียร์ คิดเป็นร้อยละ 20.98 รองลงมาคือฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน คิดเป็นร้อยละ 9.09 รองลงมาคือผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) คิดเป็นร้อยละ 3.15 และบทบาทผู้เข้าร่วมกิจกรรมน้อยที่สุดคือผู้บริหาร คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

ในขณะที่รายได้ต่อเดือน พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีรายได้ต่อเดือนมากที่สุด 10,001 - 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.42 รองลงมารายได้ 20,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.63 รองลงมารายได้ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.88 รองลงมารายได้ 30,001 – 40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.78 และรายได้มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 13.29 ตามลำดับ

นอกจากนี้อาชีพของผู้เข้าร่วมกิจกรรม พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 32.87 มากที่สุด รองลงมาอาชีพรับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างประจำ คิดเป็นร้อยละ 26.57 รองลงมาอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 20.98 รองลงมาอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 17.48 และอาชีพวิชาชีพอิสระ (แพทย์/ทนาย/สถาปนิก) น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.10 ตามลำดับ

และระดับการศึกษา พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.15 รองลงมาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 30.42 รองลงมาระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 8.04 รองลงมาระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 5.94 และระดับปริญญาเอกน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 2.45 ตามลำดับ

4.1.2 พฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมของกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ประเภทการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง จำนวนวัน ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการบริโภค ค่าใช้จ่ายในการพักรแรม และการเข้าร่วมกิจกรรม ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติในส่วนของค่าความถี่และค่าร้อยละ

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลพฤติกรรม การเข้าร่วมกิจกรรม

ประเภทการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถส่วนตัว	253	88.46
รถโดยสาร	11	3.85
เครื่องบิน	10	3.50
รถไฟ	7	2.45
อื่นๆ	5	1.75
รวม	286	100.00
ระยะเวลาในการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	30	10.49
1 – 2 ชั่วโมง	169	59.09
3 – 4 ชั่วโมง	73	25.52
มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป	14	4.90
รวม	286	100.00
จำนวนวัน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1 – 2 วัน	42	14.69
3 – 4 วัน	189	66.08
5 – 6 วัน	55	19.23
รวม	286	100.00
ค่าใช้จ่ายการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 500 บาท	11	3.85
501 – 1,000 บาท	30	10.49
1,001 – 1,500 บาท	53	18.53
1,501 – 2,000 บาท	135	47.20
มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป	57	19.93
รวม	286	100.00

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละข้อมูลพฤติกรรมการเข้าร่วมกิจกรรม (ต่อ)

ค่าใช้จ่ายการบริโภค	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 300 บาท	12	4.20
301 – 600 บาท	173	60.49
601 – 900 บาท	64	22.38
901 – 1,200 บาท	17	5.94
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	20	6.99
รวม	286	100.00
ค่าใช้จ่ายการพักผ่อน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อยกว่า 300 บาท	11	3.85
301 – 600 บาท	182	63.64
601 – 900 บาท	54	18.88
901 – 1,200 บาท	25	8.74
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	14	4.90
รวม	286	100.00
การเข้าร่วมกิจกรรม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เคยเข้าร่วมกิจกรรม	270	94.41
ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม	16	5.59
รวม	286	100.00

จากตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการเข้าร่วมกิจกรรม ปรากฏดังนี้

กลุ่มตัวอย่างที่เก็บข้อมูลมีจำนวน 286 คน เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.46 รองลงมาเดินทางด้วยรถโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 3.85 รองลงมาเดินทางด้วยเครื่องบิน คิดเป็นร้อยละ 3.50 รองลงมาเดินทางด้วยรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 2.45 และน้อยที่สุดการเดินทางอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1.75 ตามลำดับ

ส่วนระยะเวลาในการเดินทาง พบว่า มากที่สุดส่วนใหญ่ใช้ระยะเวลาเดินทาง 1 – 2 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 59.09 รองลงมาใช้ระยะเวลาเดินทาง 3 – 4 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 25.52 รองลงมาใช้ระยะเวลาน้อยกว่า 1 ชั่วโมง คิดเป็นร้อยละ 10.49 และน้อยที่สุดใช้ระยะเวลาเดินทางมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 4.90 ตามลำดับ

ในขณะที่จำนวนวัน พบว่า มากที่สุดส่วนใหญ่จำนวน 3 – 4 วัน คิดเป็นร้อยละ 66.08 รองลงมาจำนวน 5 – 6 วัน คิดเป็นร้อยละ 19.23 และน้อยที่สุดจำนวน 1 – 2 วัน คิดเป็นร้อยละ 14.69 ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พบว่า มากที่สุดส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่าย 1,501 – 2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 47.20 รองลงมาค่าใช้จ่ายมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 19.93 รองลงมาค่าใช้จ่าย 1,001 – 1,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.53 รองลงมาค่าใช้จ่าย 501 – 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.49 และน้อยที่สุดมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 500 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.85 ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการบริโภค พบว่า มากที่สุดส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่าย 301 – 600 บาท คิดเป็นร้อยละ 60.49 รองลงมา มีค่าใช้จ่าย 601 – 900 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.38 รองลงมา มีค่าใช้จ่ายมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 6.99 รองลงมา มีค่าใช้จ่าย 901 – 1,200 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.94 และน้อยที่สุดมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 300 บาท คิดเป็นร้อยละ 4.20 ตามลำดับ

ค่าใช้จ่ายในการพักรับประทานอาหาร พบว่า มากที่สุดส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่าย 301 – 600 บาท คิดเป็นร้อยละ 63.64 รองลงมา มีค่าใช้จ่าย 601 - 900 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.88 รองลงมา มีค่าใช้จ่าย 901 – 1,200 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.74 รองลงมา มีค่าใช้จ่ายมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 4.90 และน้อยที่สุดมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่า 300 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.85 ตามลำดับ

การเข้าร่วมกิจกรรม พบว่า มากที่สุดส่วนใหญ่เคยเข้าร่วมกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 94.41 และน้อยที่สุดไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม คิดเป็นร้อยละ 5.59

4.1.3 องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยองค์ประกอบในด้านต่างๆ ดังนี้

- 1) ด้านกายภาพ
- 2) ด้านข้อมูลข่าวสาร
- 3) ด้านการเงิน
- 4) ด้านสาธารณูปโภค
- 5) ด้านความยั่งยืน

ผลการศึกษาดังกล่าวปรากฏตามตารางที่ 4.3 – 4.8

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ (ด้านกายภาพ)

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	$\bar{X}$	Std. Deviation	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับ
ด้านกายภาพ	4.12	0.57	พึงพอใจมาก	
ถนนและเส้นทาง สามารถเดินทางได้ง่ายสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย	4.21	0.59	พึงพอใจมากที่สุด	1
ระบบขนส่งมวลชนมีมาตรฐานสามารถรองรับการเดินทาง	4.11	1.14	พึงพอใจมาก	2
การแสดงผลของการจัดกิจกรรม มีการอัพเดทข้อมูลอย่าง Real – Time	4.05	0.79	พึงพอใจมาก	3

จากตารางที่ 4.3 ผลการศึกษา พบว่า ระดับความพึงพอใจด้านกายภาพโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องถนนและเส้นทาง สามารถเดินทางได้ง่ายสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.21 ค่า S.D 0.59 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ในเรื่องระบบขนส่งมวลชนมีมาตรฐานสามารถรองรับการเดินทาง ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.11 ค่า S.D 1.14 และให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 3 ในเรื่องการแสดงผลของการจัดกิจกรรม มีการอัพเดทข้อมูลอย่าง Real – Time ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.05 ค่า S.D 0.79 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ (ด้านข้อมูลข่าวสาร)

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	$\bar{X}$	Std. Deviation	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับ
ด้านข้อมูลข่าวสาร	4.21	0.56	พึงพอใจมากที่สุด	
เว็บไซต์ที่สวองามดึงดูดใจ มีข้อมูลครบถ้วน	4.07	0.92	พึงพอใจมาก	3
แจ้งข้อมูลการอัพเดทกิจกรรมผ่านระบบ Online	4.20	0.76	พึงพอใจมาก	2
ป้ายบอกทางให้ชัดเจน ภาษาเข้าใจง่าย รูปแบบมาตรฐาน	4.35	0.68	พึงพอใจมากที่สุด	1

จากตารางที่ 4.4 ผลการศึกษา พบว่า ระดับความพึงพอใจด้านข้อมูลข่าวสารโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องป้ายบอกทางให้ชัดเจน ภาษาเข้าใจง่าย รูปแบบมาตรฐาน ที่ระดับค่าเฉลี่ย

4.35 ค่า S.D 0.68 รองลงมาคือให้ความสนใจมากลำดับที่ 2 ในเรื่องแจ้งข้อมูลการอัปเดตกิจกรรมผ่านระบบ Online ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.20 ค่า S.D 0.76 และให้ความสนใจมากลำดับที่ 3 ในเรื่องเว็บไซต์ที่สวยงามดึงดูดใจ มีข้อมูลครบถ้วน ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.07 ค่า S.D 0.92 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ด้านการเงิน)

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	$\bar{X}$	Std. Deviation	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับ
ด้านการเงิน	4.16	0.55	พึงพอใจมาก	
เครื่องเบิกเงินสดอัตโนมัติ (ATM) มีจำนวนที่เพียงพอ	3.94	0.92	พึงพอใจมาก	3
การชำระเงินค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม มีความสะดวกง่าย	4.17	0.81	พึงพอใจมาก	2
การชำระเงินจากการซื้ออาหาร สินค้าและอื่นๆ มีความสะดวกง่าย	4.38	0.65	พึงพอใจมากที่สุด	1

จากตารางที่ 4.5 ผลการศึกษา พบว่า ระดับความพึงพอใจด้านการเงินโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสนใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องการชำระเงินจากการซื้ออาหาร สินค้าและอื่นๆ มีความสะดวกง่าย ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.38 ค่า S.D 0.65 รองลงมาคือให้ความสนใจมากลำดับที่ 2 ในเรื่องการชำระเงินค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม มีความสะดวกง่าย ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.17 ค่า S.D 0.81 และให้ความสนใจมากลำดับที่ 3 ในเรื่องเครื่องเบิกเงินสดอัตโนมัติ (ATM) มีจำนวนที่เพียงพอ ที่ระดับค่าเฉลี่ย 3.94 ค่า S.D 0.92 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ด้านสาธารณูปโภค)

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	$\bar{X}$	Std. Deviation	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับ
ด้านสาธารณูปโภค	4.10	0.72	พึงพอใจมาก	
เทคโนโลยีสารสนเทศช่วยลดความยุ่งยาก ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดกิจกรรม	4.17	0.86	พึงพอใจมาก	2
ระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ส่องสว่างตามถนนทางเข้ากิจกรรม	4.27	0.76	พึงพอใจมากที่สุด	1
ความสะดวก สะอาด และปลอดภัย ในการใช้ห้องน้ำ	3.85	1.12	พึงพอใจมาก	3

จากตารางที่ 4.6 ผลการศึกษา พบว่า ระดับความพึงพอใจด้านสาธารณูปโภคโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ส่องสว่างตามถนนทางเข้ากิจกรรม ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.27 ค่า S.D 0.76 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจลำดับที่ 2 ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศ ช่วยลดความยุ่งยาก ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดกิจกรรม ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.17 ค่า S.D 0.86 และให้ความพึงพอใจลำดับที่ 3 ในเรื่องความสะดวก สะอาด และปลอดภัย ในการใช้ห้องน้ำ ที่ระดับค่าเฉลี่ย 3.85 ค่า S.D 1.12 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ด้านความยั่งยืน)

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	$\bar{X}$	Std. Deviation	ระดับความพึงพอใจ	ลำดับ
ด้านความยั่งยืน	4.27	0.58	พึงพอใจมากที่สุด	
ผู้จัดกิจกรรมแจ้งให้ทราบอย่างรวดเร็ว เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการแข่งขัน และช่วยแก้ไขปัญหาลเฉพาะหน้าให้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรม	4.28	0.67	พึงพอใจมากที่สุด	2
ผู้จัดกิจกรรมให้คำแนะนำตรงตามความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม	4.25	0.70	พึงพอใจมากที่สุด	3
ผู้จัดกิจกรรมจัดทำเอกสาร สำหรับการจัดการกิจกรรม รวดเร็ว ถูกต้อง และมีความยืดหยุ่น	4.29	0.66	พึงพอใจมากที่สุด	1

จากตารางที่ 4.7 ผลการศึกษา พบว่า ระดับความพึงพอใจด้านความยั่งยืนโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องผู้จัดกิจกรรมจัดทำเอกสาร สำหรับการจัดการกิจกรรม รวดเร็ว ถูกต้อง และมีความยืดหยุ่น ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.29 ค่า S.D 0.66 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ในเรื่องผู้จัดกิจกรรมแจ้งให้ทราบอย่างรวดเร็ว เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการแข่งขัน และช่วยแก้ไขปัญหาลเฉพาะหน้าให้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรม ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.28 ค่า S.D 0.67 และให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 3 ในเรื่องผู้จัดกิจกรรมให้คำแนะนำตรงตามความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.25 ค่า S.D 0.70 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความพึงพอใจต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ (ภาพรวม)

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	$\bar{X}$	Std. Deviation	แปลผล	ลำดับ
ด้านกายภาพ	4.12	0.57	พึงพอใจมาก	4
ด้านข้อมูลข่าวสาร	4.21	0.56	พึงพอใจมากที่สุด	2
ด้านการเงิน	4.16	0.55	พึงพอใจมาก	3
ด้านสาธารณูปโภค	4.10	0.72	พึงพอใจมาก	5
ด้านความยั่งยืน	4.27	0.58	พึงพอใจมากที่สุด	1

จากตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ด้านความยั่งยืน พึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ด้านข้อมูลข่าวสารอยู่ในระดับพึงพอใจมากลำดับที่ 3 ด้านการเงิน พึงพอใจมากลำดับที่ 4 ด้านกายภาพ และพึงพอใจมากลำดับที่ 5 ด้านสาธารณูปโภค

1) ด้านกายภาพ พบว่า องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีระดับความพึงพอใจด้านกายภาพโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องถนนและเส้นทาง สามารถเดินทางได้ง่าย สะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.21 ค่า S.D 0.59 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ในเรื่องระบบขนส่งมวลชนมีมาตรฐานสามารถรองรับการเดินทาง ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.11 ค่า S.D 1.14 และให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 3 ในเรื่องการจัดกิจกรรม มีการอัพเดทข้อมูลอย่าง Real – Time ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.05 ค่า S.D 0.79 ตามลำดับ

2) ด้านข้อมูลข่าวสาร พบว่า องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องป้ายบอกทางให้ชัดเจน ภาษาเข้าใจง่าย รูปแบบมาตรฐาน ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.35 ค่า S.D 0.68 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ในเรื่องแจ้งข้อมูลการอัพเดทกิจกรรมผ่านระบบ Online ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.20 ค่า S.D 0.76 และให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 3 ในเรื่องเว็บไซต์ที่สวยงามดึงดูดใจ มีข้อมูลครบถ้วน ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.07 ค่า S.D 0.92 ตามลำดับ

3) ด้านการเงิน พบว่า องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีระดับ

ความพึงพอใจมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุด ลำดับที่ 1 ในเรื่องการชำระเงินจากการซื้ออาหาร สินค้าและอื่นๆ มีความสะดวกง่าย ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.38 ค่า S.D 0.65 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ในเรื่องการชำระเงินค่าสมัครเข้าร่วม กิจกรรม มีความสะดวกง่าย ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.17 ค่า S.D 0.81 และให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 3 ในเรื่องเครื่องเบิกเงินสดอัตโนมัติ (ATM) มีจำนวนที่เพียงพอ ที่ระดับค่าเฉลี่ย 3.94 ค่า S.D 0.92 ตามลำดับ

4) ด้านสาธารณูปโภค พบว่า องค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีระดับความพึงพอใจมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ส่องสว่างตามถนนทางเข้ากิจกรรม ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.27 ค่า S.D 0.76 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ในเรื่องเทคโนโลยีสารสนเทศ ช่วยลดความยุ่งยาก ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดกิจกรรม ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.17 ค่า S.D 0.86 และให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 3 ในเรื่องความสะดวก สะอาด และปลอดภัย ในการใช้ห้องน้ำ ที่ระดับค่าเฉลี่ย 3.85 ค่า S.D 1.12 ตามลำดับ

5) ด้านข้อมูลความยั่งยืน พบว่า องค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 1 ในเรื่องผู้จัดกิจกรรมจัดทำเอกสาร สำหรับการจัดการกิจกรรม รวดเร็ว ถูกต้อง และมีความยืดหยุ่น ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.29 ค่า S.D 0.66 รองลงมาคือให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 2 ในเรื่องผู้จัดกิจกรรมแจ้งให้ทราบอย่างรวดเร็ว เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการแข่งขัน และช่วยแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าให้กับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.28 ค่า S.D 0.67 และให้ความพึงพอใจมากที่สุดลำดับที่ 3 ในเรื่องผู้จัดกิจกรรมให้คำแนะนำตรงตามความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม ที่ระดับค่าเฉลี่ย 4.25 ค่า S.D 0.70 ตามลำดับ

4.2 ผลการศึกษาเชิงอนุมาน

การทดสอบสมมติฐาน ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยตัวแปรของข้อมูลเชิงกลุ่ม 2 กลุ่ม เป็นอิสระต่อกัน ด้วยวิธี Independent Simple T-test และใช้การวิเคราะห์หาค่าตัวแปรทางเดียวของตัวแปรตาม เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ ตั้งแต่ 2 กลุ่มขึ้นไป (One-Way ANOVA)

การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่ประกอบด้วย เพศ, อายุ, บทบาท, รายได้, อาชีพ และระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานเพื่อการทดสอบ

H_0 : ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

หรือ $H_0 : \mu_1 = \mu_2$

$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$

ตารางที่ 4.9 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามเพศ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	0.374	2	0.187	0.57	0.566
	ภายในกลุ่ม	92.844	283	0.328		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	0.407	2	0.203	0.64	0.530
	ภายในกลุ่ม	90.395	283	0.319		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	0.302	2	0.151	0.49	0.612
	ภายในกลุ่ม	86.752	283	0.307		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	0.612	2	0.306	0.59	0.553
	ภายในกลุ่ม	145.934	283	0.516		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	0.057	2	0.029	0.09	0.917
	ภายในกลุ่ม	94.296	283	0.333		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 1.1 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภาครณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน ด้านสาธารณูปโภค ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1.1 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภาครณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.10 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามอายุ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	9.13	4	2.282	7.63	0.000*
	ภายในกลุ่ม	84.089	281	0.299		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	10.758	4	2.69	9.44	0.000*
	ภายในกลุ่ม	80.044	281	0.285		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	4.796	4	1.199	4.10	0.003*
	ภายในกลุ่ม	82.258	281	0.293		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	20.176	4	5.044	11.22	0.000*
	ภายในกลุ่ม	126.369	281	0.45		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	0.957	4	0.239	0.72	0.579
	ภายในกลุ่ม	93.396	281	0.332		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 1.2 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสไอเฟ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน ด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1.2 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสไอเฟ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.11 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับอายุ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	9.13	4	2.282	7.63	0.000*
	ภายในกลุ่ม	84.089	281	0.299		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.11 พบว่า อายุที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ อายุมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.12 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ

อายุ	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 18 ปี	19 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 60 ปี	ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป
		4.21	4.28	4.12	3.83	3.79
น้อยกว่า 18 ปี	4.21	-	-0.0699	0.0922	.38394*	.41966*
19 - 30 ปี	4.28		-	0.16213	.45387*	.48960*
31 - 40 ปี	4.12			-	.29174*	.32746*
41 - 60 ปี	3.83				-	0.03573
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป	3.79					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี 19 - 30 ปี และ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี 19 - 30 ปี และ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.13 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับอายุ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูล ข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	10.758	4	2.69	9.44	0.000*
	ภายในกลุ่ม	80.044	281	0.285		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.13 พบว่า อายุที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ อายุมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.14 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ

อายุ	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า	19 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 60 ปี	ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป
		18 ปี				
		4.29	4.36	4.24	3.99	3.74
น้อยกว่า 18 ปี	4.29	-	-0.0643	0.05319	.30334*	.55869*
19 - 30 ปี	4.36		-	0.11752	.36766*	.62302*
31 - 40 ปี	4.24			-	.25014*	.50550*
41 - 60 ปี	3.99				-	0.25536
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป	3.74					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี อายุ 19 - 30 ปี และอายุ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี 19 - 30 ปี และ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.15 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับอายุ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	4.796	4	1.199	4.10	0.003*
	ภายในกลุ่ม	82.258	281	0.293		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.15 พบว่า อายุที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ อายุมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.16 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ

อายุ	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 18 ปี	19 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 60 ปี	ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป
		4.20	4.29	4.20	3.96	3.92
น้อยกว่า 18 ปี	4.20	-	-0.0926	0	.24363*	.27904*
19 - 30 ปี	4.29		-	0.09256	.33618*	.37160*
31 - 40 ปี	4.20			-	.24363*	.27904*
41 - 60 ปี	3.96				-	0.03541
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป	3.92					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี 19 - 30 ปี และ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี 19 - 30 ปี และ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.17 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับอายุ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน สาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	20.176	4	5.044	11.22	0.000*
	ภายในกลุ่ม	126.369	281	0.45		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า อายุที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ อายุมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.18 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของอายุ

อายุ	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 18 ปี	19 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 60 ปี	ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป
		4.20	4.32	4.13	3.84	3.44
น้อยกว่า 18 ปี	4.20	-	-0.1299	0.06738	.35720*	.75825*
19 - 30 ปี	4.32		-	0.19723	.48706*	.88811*
31 - 40 ปี	4.13			-	0.28982	.69088*
41 - 60 ปี	3.84				-	.40106*
ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป	3.44					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี 19 - 30 ปี และ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปี 19 - 30 ปี และ 31 - 40 ปี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุ 41 - 60 ปี และตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.19 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามบทบาท

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	11.618	4	2.904	10.00	0.000*
	ภายในกลุ่ม	81.601	281	0.29		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	7.418	4	1.855	6.25	0.000*
	ภายในกลุ่ม	83.384	281	0.297		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	4.787	4	1.197	4.09	0.003*
	ภายในกลุ่ม	82.267	281	0.293		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	13.42	4	3.355	7.08	0.000*
	ภายในกลุ่ม	133.126	281	0.474		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	1.261	4	0.315	0.95	0.434
	ภายในกลุ่ม	93.092	281	0.331		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 1.3 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน ด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1.3 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่างโดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.20 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับบทบาท

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	11.618	4	2.904	10.00	0.000*
	ภายในกลุ่ม	81.601	281	0.29		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.20 พบว่า บทบาทที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ บทบาทมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.21 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท

บทบาท	ค่าเฉลี่ย	ผู้บริหาร	ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	ผู้ปกครอง/ กองเชียร์
		3.07	4.00	3.78	4.24	4.03
ผู้บริหาร	3.07	-	-.93333*	-.71538*	-1.16989*	-.96667*
ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	4.00		-	0.21795	-0.23656	-0.03333
ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	3.78			-	-.45451*	-.25128*
นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	4.24				-	.20323*
ผู้ปกครอง/ กองเชียร์	4.03					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) และนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร ฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน และผู้ปกครอง/กองเชียร์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) และนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร ฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน และผู้ปกครอง/กองเชียร์

ตารางที่ 4.22 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับ

บทบาท

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	7.418	4	1.855	6.25	0.000*
	ภายในกลุ่ม	83.384	281	0.297		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.22 พบว่า บทบาทที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ บทบาทมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.23 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท

บทบาท	ค่าเฉลี่ย	ผู้บริหาร	ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	ผู้ปกครอง/ กองเชียร์
		3.80	4.11	3.91	4.32	4.03
ผู้บริหาร	3.80	-	-0.31111	0.26601	-.52079*	-0.23333
ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	4.11		-	0.20085	-0.20968	0.07778
ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	3.91			-	-.41053*	-0.12308
นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	4.32				-	.28746*
ผู้ปกครอง/ กองเชียร์	4.03					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) และนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร ฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน และผู้ปกครอง/กองเชียร์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)

และนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร ฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน และผู้ปกครอง/กองเชียร์

ตารางที่ 4.24 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับบทบาท

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	4.787	4	1.197	4.09	0.003*
	ภายในกลุ่ม	82.267	281	0.293		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.24 พบว่า บทบาทที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ บทบาทมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.25 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท

บทบาท	ค่าเฉลี่ย	ผู้บริหาร	ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	ผู้ปกครอง/ กองเชียร์
		3.60	4.11	3.90	4.24	4.10
ผู้บริหาร	3.60	-	-0.51111	-0.29744	-.64014*	-.50000*
ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	4.11		-	0.21368	-0.12903	0.01111
ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	3.90			-	-.34271*	-0.20256
นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	4.24				-	0.14014
ผู้ปกครอง/ กองเชียร์	4.10					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) นักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม และผู้ปกครอง/กองเชียร์ มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร และฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน อย่าง

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) นักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม และผู้ปกครอง/กองเชียร์ มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์ด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร และฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน

ตารางที่ 4.26 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับ

บทบาท

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	13.42	4	3.355	7.08	0.000*
	ภายในกลุ่ม	133.126	281	0.474		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.26 พบว่า บทบาทที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ บทบาทมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.27 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของบทบาท

บทบาท	ค่าเฉลี่ย	ผู้บริหาร	ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	ผู้ปกครอง/ กองเชียร์
		3.40	4.11	3.73	4.24	3.86
ผู้บริหาร	3.40	-	-0.71111	-0.33077	-.84373*	-0.45556
ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)	4.11		-	0.38034	-0.13262	0.25556
ฝ่ายจัดการ แข่งขัน/ผู้ตัดสิน	3.73			-	-.51296*	-0.12479
นักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม	4.24				-	.38817*
ผู้ปกครอง/ กองเชียร์	3.86					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) และนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค แตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร ฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน และผู้ปกครอง/กองเชียร์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์) และนักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค มากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทผู้บริหาร ฝ่ายจัดการแข่งขัน/ผู้ตัดสิน และผู้ปกครอง/กองเชียร์

ตารางที่ 4.28 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามรายได้

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	8.228	4	2.057	6.801	0.000*
	ภายในกลุ่ม	84.991	281	0.302		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	8.443	4	2.111	7.202	0.000*
	ภายในกลุ่ม	82.359	281	0.293		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	6.093	4	1.523	5.287	0.000*
	ภายในกลุ่ม	80.961	281	0.288		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	10.822	4	2.705	5.601	0.000*
	ภายในกลุ่ม	135.724	281	0.483		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	0.944	4	0.236	0.71	0.586
	ภายในกลุ่ม	93.409	281	0.332		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 1.4 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.28 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน ด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1.4 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่างโดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.29 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับรายได้

องค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	8.228	4	2.057	6.801	0.000*
	ภายในกลุ่ม	84.991	281	0.302		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.29 พบว่า รายได้ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ รายได้มีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.30 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้

รายได้	ค่าเฉลี่ย	5,000 - 10,000 บาท	10,001 - 20,000 บาท	20,001 - 30,000 บาท	30,001 - 40,000 บาท	มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป
		4.13	4.33	4.12	3.98	3.82
5,000 - 10,000 บาท	4.13	-	-.20370*	0.00534	0.15046	.30507*
10,001 - 20,000 บาท	4.33		-	.20904*	.35417*	.50877*
20,001 - 30,000 บาท	4.12			-	0.14513	.29973*
30,001 - 40,000 บาท	3.98				-	0.15461
มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป	3.82					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.30 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท 20,001 - 30,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป อย่างมี

นัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท 20,001 - 30,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.31 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับรายได้

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	8.443	4	2.111	7.202	0.000*
	ภายในกลุ่ม	82.359	281	0.293		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.31 พบว่า รายได้ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ รายได้มีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.32 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้

รายได้	ค่าเฉลี่ย	5,000 - 10,000 บาท	10,001 - 20,000 บาท	20,001 - 30,000 บาท	30,001 - 40,000 บาท	มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป
		4.12	4.43	4.25	4.09	3.92
5,000 - 10,000 บาท	4.12		.30800*	-.01313	0.02701	0.19623
10,001 - 20,000 บาท	4.43		-	0.1767	.33501*	.50423*
20,001 - 30,000 บาท	4.25			-	0.15831	.32753*
30,001 - 40,000 บาท	4.09				-	0.16923
มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป	3.92					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาท และ 20,001 - 30,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาท และ

20,001 - 30,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.33 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับรายได้

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	6.093	4	1.523	5.287	0.000*
	ภายในกลุ่ม	80.961	281	0.288		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.33 พบว่า รายได้ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ รายได้มีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.34 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้

รายได้	ค่าเฉลี่ย	5,000 - 10,000 บาท	10,001 - 20,000 บาท	20,001 - 30,000 บาท	30,001 - 40,000 บาท	มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป
	4.02	-	4.37	4.17	4.08	4.00
5,000 - 10,000 บาท	4.02	-	-.34930*	-.15097	-.06481	0.01852
10,001 - 20,000 บาท	4.37		-	.19832*	.28448*	.36782*
20,001 - 30,000 บาท	4.17			-	0.08616	0.16949
30,001 - 40,000 บาท	4.08				-	0.08333
มากกว่า 40,001 บาท ขึ้นไป	4.00					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท 20,001 - 30,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 10,001 - 20,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท 20,001 - 30,000 บาท 30,001 - 40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.35 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับ รายได้

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน สาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	10.822	4	2.705	5.601	0.000*
	ภายในกลุ่ม	135.724	281	0.483		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.35 พบว่า รายได้ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจใน องค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ รายได้มีความสัมพันธ์กับ องค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.36 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้

รายได้	ค่าเฉลี่ย	5,000 - 10,000 บาท	10,001 - 20,000 บาท	20,001 - 30,000 บาท	30,001 - 40,000 บาท	มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป
		4.14	4.27	4.21	3.85	3.76
5,000 - 10,000 บาท	4.14	-	-0.13006	-0.07271	.29475*	.37882*
10,001 - 20,000 บาท	4.27		-	0.05734	.42481*	.50887*
20,001 - 30,000 บาท	4.21			-	.36747*	.45153*
30,001 - 40,000 บาท	3.85				-	0.08406
มากกว่า 40,001 บาท ขึ้นไป	3.76					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท รายได้ 10,001 - 20,000 บาท และรายได้ 20,001 - 30,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจใน องค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 30,001 - 40,000 บาท และ มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 5,000 - 10,000 บาท รายได้ 10,001 - 20,000 บาท และรายได้ 20,001 - 30,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความ พึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ 30,001 - 40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.37 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามอาชีพ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	1.687	4	0.422	1.295	0.272
	ภายในกลุ่ม	91.532	281	0.326		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	1.48	4	0.37	1.164	0.327
	ภายในกลุ่ม	89.322	281	0.318		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	0.469	4	0.117	0.38	0.823
	ภายในกลุ่ม	86.585	281	0.308		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	1.556	4	0.389	0.754	0.556
	ภายในกลุ่ม	144.99	281	0.516		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	2.067	4	0.517	1.574	0.181
	ภายในกลุ่ม	92.286	281	0.328		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 1.5 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอาชีพที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา วิทยาลัยเทเบิลเทนนิสไอเฟ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน ด้านสาธารณูปโภค ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐานที่ 1.5 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอาชีพที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา วิทยาลัยเทเบิลเทนนิสไอเฟ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.38 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามระดับการศึกษา

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	2.816	4	0.704	2.188	0.070
	ภายในกลุ่ม	90.402	281	0.322		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	8.073	4	2.018	6.855	0.000*
	ภายในกลุ่ม	82.729	281	0.294		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	1.938	4	0.485	1.6	0.175
	ภายในกลุ่ม	85.116	281	0.303		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	10.224	4	2.556	5.269	0.000*
	ภายในกลุ่ม	136.322	281	0.485		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	2.972	4	0.743	2.285	0.060
	ภายในกลุ่ม	91.381	281	0.325		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 1.6 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ด้านกายภาพ ด้านการเงิน และด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 1.6 หมายความว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.39 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับระดับการศึกษา

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	8.073	4	2.018	6.855	0.000*
	ภายในกลุ่ม	82.729	281	0.294		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ระดับการศึกษามีความสัมพัทธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.40 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้

ระดับการศึกษา	ค่าเฉลี่ย	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	ปริญญาเอก
ระดับการศึกษา		4.18	4.26	4.28	3.71	3.76
ประถมศึกษา	4.18	-	-0.08023	-0.10204	.46633*	0.41457
มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า	4.26		-	-0.0218	.54656*	.49480*
ปริญญาตรี	4.28			-	.56836*	.51660*
ปริญญาโท	3.71				-	-0.05176
ปริญญาเอก	3.76					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.40 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาปริญญาโท และปริญญาเอก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจใน

องค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาปริญญาโท และปริญญาเอก

ตารางที่ 4.41 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธรรูปโภคกับระดับการศึกษา

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน สาธรรูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	10.224	4	2.556	5.269	0.000*
	ภายในกลุ่ม	136.322	281	0.485		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.41 พบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธรรูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธรรูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.42 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของรายได้

ระดับการศึกษา	ค่าเฉลี่ย	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า	ปริญญาตรี	ปริญญาโท	ปริญญาเอก
	4.08	4.13	4.18	3.59	3.43	
ประถมศึกษา	4.08	-	-0.05567	-0.10578	.48423*	.64986*
มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า	4.13		-	-0.05011	.53990*	.70553*
ปริญญาตรี	4.18			-	.59001*	.75564*
ปริญญาโท	3.59				-	0.16563
ปริญญาเอก	3.43					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.42 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจใน

องค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาปริญญาโท และปริญญาเอก อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า และปริญญาตรี มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระดับการศึกษาปริญญาโท และปริญญาเอก

ตารางที่ 4.43 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามประเภทการเดินทาง

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	1.712	4	0.428	1.315	0.265
	ภายในกลุ่ม	91.506	281	0.326		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	3.369	4	0.842	2.707	0.031*
	ภายในกลุ่ม	87.433	281	0.311		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	1.119	4	0.28	0.914	0.456
	ภายในกลุ่ม	85.935	281	0.306		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	3.926	4	0.981	1.934	0.105
	ภายในกลุ่ม	142.62	281	0.508		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	1.49	4	0.373	1.127	0.344
	ภายในกลุ่ม	92.863	281	0.33		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 2.1 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีประเภทการเดินทางที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.43 พบว่า ด้านกายภาพ ด้านการเงิน ด้านสาธารณูปโภค และด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านข้อมูลข่าวสาร พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.1 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีประเภทการ

เดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.44 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับ

ประเภทการเดินทาง

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	3.369	4	0.842	2.707	0.031*
	ภายในกลุ่ม	87.433	281	0.311		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.44 พบว่า ประเภทการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ระดับการศึกษาที่มีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.45 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของประเภทการเดินทาง

ประเภทการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	รถส่วนตัว	รถโดยสาร	เครื่องบิน	รถไฟ	อื่นๆ
		4.21	4.03	4.47	4.48	3.60
รถส่วนตัว	4.21		0.17918	-0.25718	-0.2667	.60949*
รถโดยสาร	4.03		-	-0.43636	-0.44589	0.4303
เครื่องบิน	4.47			-	-0.00952	.86667*
รถไฟ	4.48				-	.87619*
อื่นๆ	3.60					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.45 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีประเภทการเดินทางรถส่วนตัว รถโดยสาร เครื่องบิน และรถไฟ มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์ด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีประเภทการเดินทางอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีประเภทการเดินทางรถส่วนตัว รถโดยสาร เครื่องบิน และ

รถไฟ มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านข้อมูลข่าวสาร มากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีประเภทการเดินทางอื่นๆ

ตารางที่ 4.46 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามระยะเวลาในการเดินทาง

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	11.404	3	3.801	13.102	0.000*
	ภายในกลุ่ม	81.815	282	0.29		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูล ข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	3.385	3	1.128	3.64	0.013*
	ภายในกลุ่ม	87.417	282	0.31		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	4.045	3	1.348	4.58	0.004*
	ภายในกลุ่ม	83.009	282	0.294		
	รวม	87.054	285			
ด้าน สาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	6.805	3	2.268	4.577	0.004*
	ภายในกลุ่ม	139.741	282	0.496		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	0.599	3	0.2	0.601	0.615
	ภายในกลุ่ม	93.754	282	0.332		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 2.2 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.46 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.2 หมายความว่า ระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิล

เทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.47 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับระยะเวลาในการเดินทาง

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	11.404	3	3.801	13.102	0.000*
	ภายในกลุ่ม	81.815	282	0.29		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.47 พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.48 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา

ระยะเวลาในการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	1 – 2 ชั่วโมง	3 – 4 ชั่วโมง	มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป
		4.39	4.17	4.07	3.33
น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	4.39	-	.22124*	.32040*	1.05556*
1 – 2 ชั่วโมง	4.17		-	0.09916	.83432*
3 – 4 ชั่วโมง	4.07			-	.73516*
มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป	3.33				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.48 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทาง 1 – 2 ชั่วโมง 3 – 4 ชั่วโมง และมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง มีความคิดเห็น

ต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทาง 1 – 2 ชั่วโมง 3 – 4 ชั่วโมง และมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป

ตารางที่ 4.49 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับ

ระยะเวลา

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูล ข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	3.385	3	1.128	3.64	0.013*
	ภายในกลุ่ม	87.417	282	0.31		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.49 พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.50 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา

ระยะเวลาในการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	1 – 2 ชั่วโมง	3 – 4 ชั่วโมง	มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป
		4.38	4.22	4.20	3.79
น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	4.38	-	0.16082	0.18143	.59206*
1 – 2 ชั่วโมง	4.22		-	0.02062	.43125*
3 – 4 ชั่วโมง	4.20			-	.41063*
มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป	3.79				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.50 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง 1 – 2 ชั่วโมง และ 3 – 4 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง 1 – 2

ชั่วโมง และ 3 – 4 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป

ตารางที่ 4.51 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับระยะเวลา

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	4.045	3	1.348	4.58	0.004*
	ภายในกลุ่ม	83.009	282	0.294		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.51 พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.52 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา

ระยะเวลาในการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	1 – 2 ชั่วโมง	3 – 4 ชั่วโมง	มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป
		4.22	4.19	4.18	3.64
น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	4.22	-	0.0309	0.04414	.57937*
1 – 2 ชั่วโมง	4.19			0.01324	.54846*
3 – 4 ชั่วโมง	4.18			-	.53523*
มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป	3.64				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.52 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง 1 – 2 ชั่วโมง และ 3 – 4 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง 1 – 2 ชั่วโมง และ 3 – 4 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป

ตารางที่ 4.53 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับ

ระยะเวลา

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน สาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	6.805	3	2.268	4.577	0.004*
	ภายในกลุ่ม	139.741	282	0.496		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.53 พบว่า ระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ระยะเวลาในการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.54 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของระยะเวลา

ระยะเวลาในการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	1 – 2 ชั่วโมง	3 – 4 ชั่วโมง	มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป
		4.18	4.11	4.16	3.43
น้อยกว่า 1 ชั่วโมง	4.18	-	0.0693	0.01339	.74921*
1 – 2 ชั่วโมง	4.11		-	-0.0559	.67991*
3 – 4 ชั่วโมง	4.16			-	.73581*
มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป	3.43				-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.54 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง 1 – 2 ชั่วโมง และ 3 – 4 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 1 ชั่วโมง 1 – 2 ชั่วโมง และ 3 – 4 ชั่วโมง มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางมากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป

ตารางที่ 4.55 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามจำนวนวัน

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	2.816	2	1.408	4.408	0.013*
	ภายในกลุ่ม	90.402	283	0.319		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	1.85	2	0.925	2.943	0.054*
	ภายในกลุ่ม	88.952	283	0.314		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	2.128	2	1.064	3.546	0.030*
	ภายในกลุ่ม	84.926	283	0.3		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	4.416	2	2.208	4.396	0.013*
	ภายในกลุ่ม	142.13	283	0.502		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	0.12	2	0.06	0.18	0.835
	ภายในกลุ่ม	94.233	283	0.333		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 2.3 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวันที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.55 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.3 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวันที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.56 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับจำนวนวัน

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน กายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	2.816	2	1.408	4.408	0.013*
	ภายในกลุ่ม	90.402	283	0.319		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.56 พบว่า จำนวนวันที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ จำนวนวันมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.57 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน

จำนวนวัน	ค่าเฉลี่ย	1 – 2 วัน	3 – 4 วัน	5 – 6 วัน
		3.99	4.20	3.98
1 – 2 วัน	3.99	-	-.20370*	0.01025
3 – 4 วัน	4.20		-	.21395*
5 – 6 วัน	3.98			-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.57 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 3 – 4 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน และ 5 – 6 วัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 3 – 4 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน และ 5 – 6 วัน

ตารางที่ 4.58 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบการจัดด้านข้อมูลข่าวสารกับจำนวนวัน

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	1.85	2	0.925	2.943	0.054*
	ภายในกลุ่ม	88.952	283	0.314		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.58 พบว่า จำนวนวันที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ จำนวนวันมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.59 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน

จำนวนวัน	ค่าเฉลี่ย	1 – 2 วัน	3 – 4 วัน	5 – 6 วัน
		4.06	4.26	4.13
1 – 2 วัน	4.06	-	-.20723*	-0.07778
3 – 4 วัน	4.26		-	0.12945
5 – 6 วัน	4.13			-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.59 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 3 – 4 วัน และ 5 – 6 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 3 – 4 วัน และ 5 – 6 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน

ตารางที่ 4.60 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับจำนวนวัน

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	2.128	2	1.064	3.546	0.030*
	ภายในกลุ่ม	84.926	283	0.3		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.60 พบว่า จำนวนวันที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ จำนวนวันมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.61 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน

จำนวนวัน	ค่าเฉลี่ย	1 – 2 วัน	3 – 4 วัน	5 – 6 วัน
		4.06	4.23	4.03
1 – 2 วัน	4.06	-	-0.16226	0.03319
3 – 4 วัน	4.23		-	.19545*
5 – 6 วัน	4.03			-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.61 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน และ 3 – 4 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 5 – 6 วัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน และ 3 – 4 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 5 – 6 วัน

ตารางที่ 4.62 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับจำนวนวัน

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	4.416	2	2.208	4.396	0.013*
	ภายในกลุ่ม	142.13	283	0.502		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.62 พบว่า จำนวนวันที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจ ในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ จำนวนวันมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.63 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของจำนวนวัน

จำนวนวัน	ค่าเฉลี่ย	1 – 2 วัน	3 – 4 วัน	5 – 6 วัน
		3.90	4.19	3.95
1 – 2 วัน	3.90	-	-.28836*	-0.04863
3 – 4 วัน	4.19		-	.23973*
5 – 6 วัน	3.95			-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.63 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 3 – 4 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน และ 5 – 6 วัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 3 – 4 วัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีจำนวนวัน 1 – 2 วัน และ 5 – 6 วัน

ตารางที่ 4.64 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามค่าใช้จ่ายการเดินทาง

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	4.516	4	1.129	3.576	0.007*
	ภายในกลุ่ม	88.703	281	0.316		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	6.935	4	1.734	5.809	0.000*
	ภายในกลุ่ม	83.867	281	0.298		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	3.737	4	0.934	3.151	0.015*
	ภายในกลุ่ม	83.317	281	0.297		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	7.523	4	1.881	3.802	0.005*
	ภายในกลุ่ม	139.023	281	0.495		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	1.88	4	0.47	1.428	0.225
	ภายในกลุ่ม	92.473	281	0.329		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 2.4 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.64 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.4 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.65 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับค่าใช้จ่ายการเดินทาง

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน กายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	4.516	4	1.129	3.576	0.007*
	ภายในกลุ่ม	88.703	281	0.316		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.65 พบว่า ค่าใช้จ่ายการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.66 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 500 บาท	501 – 1,000 บาท	1,001 – 1,500 บาท	1,501 – 2,000 บาท	มากกว่า 2,001 บาท ขึ้นไป
		3.88	4.06	4.16	4.23	3.93
น้อยกว่า 500 บาท	3.88	-	-0.17677	-0.27844	-0.35084*	-0.05104
501 – 1,000 บาท	4.06		-	-0.10168	-0.17407	0.12573
1,001 – 1,500 บาท	4.16			-	-0.0724	.22741*
1,501 – 2,000 บาท	4.23				-	.29981*
มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป	3.93					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.66 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทาง 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และ 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท และมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทาง 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และ 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท และมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.67 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับ
ค่าใช้จ่ายการเดินทาง

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูล ข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	6.935	4	1.734	5.809	0.000*
	ภายในกลุ่ม	83.867	281	0.298		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.67 พบว่า ค่าใช้จ่ายการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.68 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 500 บาท	501 – 1,000 บาท	1,001 – 1,500 บาท	1,501 – 2,000 บาท	มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป
		3.76	4.11	4.13	4.36	4.06
น้อยกว่า 500 บาท	3.76	-	-0.35354	-.37450*	-.59798*	-0.30675
501 – 1,000 บาท	4.11		-	-0.02096	-.24444*	0.04678
1,001 – 1,500 บาท	4.13			-	-.22348*	0.06775
1,501 – 2,000 บาท	4.36				-	.29123*
มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป	4.06					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.68 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทาง 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทาง และ 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.69 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับค่าใช้จ่ายการเดินทาง

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	3.737	4	0.934	3.151	0.015*
	ภายในกลุ่ม	83.317	281	0.297		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.69 พบว่า ค่าใช้จ่ายการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.70 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 500 บาท	501 – 1,000 บาท	1,001 – 1,500 บาท	1,501 – 2,000 บาท	มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป
	4.03	4.09	4.16	4.27	3.98	
น้อยกว่า 500 บาท	4.03	-	-0.05859	-0.13322	-0.23883	0.04785
501 – 1,000 บาท	4.09		-	-0.07463	-0.18025	0.10643
1,001 – 1,500 บาท	4.16			-	0.10561	0.18107
1,501 – 2,000 บาท	4.27				-	.28668*
มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป	3.98					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.70 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และ 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และ 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.71 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับค่าใช้จ่ายการเดินทาง

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน สาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	7.523	4	1.881	3.802	0.005*
	ภายในกลุ่ม	139.023	281	0.495		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.71 พบว่า ค่าใช้จ่ายการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการเดินทางมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.72 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการเดินทาง

ค่าใช้จ่ายการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 500 บาท	501 – 1,000 บาท	1,001 – 1,500 บาท	1,501 – 2,000 บาท	มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป
		3.67	4.02	4.08	4.24	3.89
น้อยกว่า 500 บาท	3.67	-	-0.35556	-0.41509	-.57531*	-0.22222
501 – 1,000 บาท	4.02		-	-0.05954	-0.21975	0.13333
1,001 – 1,500 บาท	4.08			-	-0.16021	0.19287
1,501 – 2,000 บาท	4.24				-	.35309*
มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป	3.89					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.72 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทาง 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และ 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท และมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทาง 501 – 1,000 บาท 1,001 – 1,500 บาท และ 1,501 – 2,000 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการเดินทางน้อยกว่า 500 บาท และมากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.73 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามค่าใช้จ่ายการบริโภค

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	3.594	4	0.898	2.817	0.026*
	ภายในกลุ่ม	89.625	281	0.319		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	7.457	4	1.864	6.285	0.000*
	ภายในกลุ่ม	83.345	281	0.297		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	3.369	4	0.842	2.828	0.025*
	ภายในกลุ่ม	83.685	281	0.298		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	11.876	4	2.969	6.195	0.000*
	ภายในกลุ่ม	134.67	281	0.479		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	1.657	4	0.414	1.256	0.288
	ภายในกลุ่ม	92.696	281	0.33		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 2.5 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภคที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ภูมิศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.73 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.5 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภคที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.74 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับค่าใช้จ่ายการบริโภคร

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน กายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	3.594	4	0.898	2.817	0.026*
	ภายในกลุ่ม	89.625	281	0.319		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.74 พบว่า ค่าใช้จ่ายการบริโภคที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการบริโภคมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.75 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริโภค

ค่าใช้จ่ายการบริโภค	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
		3.94	4.19	4.09	3.75	4.13
น้อยกว่า 300 บาท	3.94	-	-0.24245	-0.1441	0.19935	-0.18889
301 – 600 บาท	4.19		-	0.09836	.44180*	0.05356
601 – 900 บาท	4.09			-	.34344*	-0.04479
901 – 1,200 บาท	3.75				-	-.38824*
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	4.13					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.75 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภคน้อยกว่า 300 บาท 301 – 600 บาท 601 – 900 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภค 901 – 1,200 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภคน้อยกว่า 300 บาท 301 – 600 บาท 601 – 900 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภค 901 – 1,200 บาท

ตารางที่ 4.76 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับ
ค่าใช้จ่ายการบริโภค

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูล ข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	7.457	4	1.864	6.285	0.000*
	ภายในกลุ่ม	83.345	281	0.297		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.76 พบว่า ค่าใช้จ่ายการบริโภคที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการบริโภคมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.77 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริโภค

ค่าใช้จ่ายการบริโภค	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
		3.72	4.27	4.29	4.16	3.78
น้อยกว่า 300 บาท	3.72	-	-.54367*	-.56424*	-.43464*	-0.06111
301 – 600 บาท	4.27		-	-0.02056	0.10903	.48256*
601 – 900 บาท	4.29			-	0.1296	.50313*
901 – 1,200 บาท	4.16				-	.43464*
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	3.78					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.77 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภค 301 – 600 บาท 601 – 900 บาท และ 901 – 1,200 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภคน้อยกว่า 300 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภค 301 – 600 บาท 601 – 900 บาท และ 901 – 1,200 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภคน้อยกว่า 300 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.78 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับค่าใช้จ่ายการบริโภคร

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	3.369	4	0.842	2.828	0.025*
	ภายในกลุ่ม	83.685	281	0.298		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.78 พบว่า ค่าใช้จ่ายการบริโภคที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการบริโภคมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.79 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริโภค

ค่าใช้จ่ายการบริโภค	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
		4.00	4.21	4.19	3.78	4.08
น้อยกว่า 300 บาท	4.00	-	-0.21387	-0.1875	0.21569	-0.08333
301 – 600 บาท	4.21		-	0.02637	.42956*	0.13054
601 – 900 บาท	4.19			-	.40319*	0.10417
901 – 1,200 บาท	3.78				-	-0.29902
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	4.08					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.79 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภคน้อยกว่า 300 บาท 301 – 600 บาท 601 – 900 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภค 901 – 1,200 บาทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการน้อยกว่า 300 บาท 301 – 600 บาท 601 – 900 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริโภค 901 – 1,200 บาท

ตารางที่ 4.80 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับ
ค่าใช้จ่ายการบริ โภค

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน สาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	11.876	4	2.969	6.195	0.000*
	ภายในกลุ่ม	134.67	281	0.479		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.80 พบว่า ค่าใช้จ่ายการบริ โภคที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการบริ โภคมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.81 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการบริ โภค

ค่าใช้จ่ายการบริ โภค	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาท ขึ้นไป
		3.50	4.21	4.10	3.59	3.88
น้อยกว่า 300 บาท	3.50	-	-.71195*	-.59896*	-.08824	-.38333
301 – 600 บาท	4.21		-	0.11299	.62371*	.32861*
601 – 900 บาท	4.10			-	.51072*	0.21562
901 – 1,200 บาท	3.59				-	-.02951
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	3.88					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.81 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริ โภค 301 – 600 บาท และ 601 – 900 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริ โภคน้อยกว่า 300 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริ โภค 301 – 600 บาท และ 601 – 900 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการบริ โภคน้อยกว่า 300 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.82 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามค่าใช้จ่ายการพักผ่อน

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านกายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	12.887	4	3.222	11.27	0.000*
	ภายในกลุ่ม	80.331	281	0.286		
	รวม	93.219	285			
ด้านข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	13.141	4	3.285	11.887	0.000*
	ภายในกลุ่ม	77.66	281	0.276		
	รวม	90.802	285			
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	11.59	4	2.898	10.789	0.000*
	ภายในกลุ่ม	75.464	281	0.269		
	รวม	87.054	285			
ด้านสาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	18.493	4	4.623	10.145	0.000*
	ภายในกลุ่ม	128.053	281	0.456		
	รวม	146.546	285			
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	5.348	4	1.337	4.221	0.002*
	ภายในกลุ่ม	89.005	281	0.317		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 2.6 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักผ่อนที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.82 พบว่า ด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน ด้านสาธารณูปโภค และด้านความยั่งยืน พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.6 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักผ่อนที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่าง โดยใช้การทดสอบแบบ LSD ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

ตารางที่ 4.83 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านกายภาพกับค่าใช้จ่ายการพักแรม

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน กายภาพ	ระหว่างกลุ่ม	12.887	4	3.222	11.27	0.000*
	ภายในกลุ่ม	80.331	281	0.286		
	รวม	93.219	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.83 พบว่า ค่าใช้จ่ายการพักแรมที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการพักแรมมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านกายภาพ จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.84 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการพักแรม

ค่าใช้จ่ายการพักแรม	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
		3.85	4.25	4.07	3.56	3.88
น้อยกว่า 300 บาท	3.85	-	-.40609*	-.021942	0.28848	-.03247
301 – 600 บาท	4.25		-	.18668*	.69458*	.37363*
601 – 900 บาท	4.07			-	.50790*	0.18695
901 – 1,200 บาท	3.56				-	-.032095
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	3.88					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.84 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 601 – 900 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาท ขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านกายภาพมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 601 – 900 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาท ขึ้นไป

ตารางที่ 4.85 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารกับ
ค่าใช้จ่ายการพักแรม

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านข้อมูล ข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	13.141	4	3.285	11.887	0.000*
	ภายในกลุ่ม	77.66	281	0.276		
	รวม	90.802	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.85 พบว่า ค่าใช้จ่ายการพักแรมที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการพักแรมมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสาร จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.86 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการพักแรม

ค่าใช้จ่ายการพักแรม	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
	3.82	-	4.33	4.20	3.68	3.86
น้อยกว่า 300 บาท	3.82	-	-.51332*	-.38552*	0.13818	-0.03896
301 – 600 บาท	4.33		-	0.1278	.65150*	.47436*
601 – 900 บาท	4.20			-	.52370*	.34656*
901 – 1,200 บาท	3.68				-	-0.17714
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	3.86					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.86 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท และ 601 – 900 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารแตกต่างกับ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท และ 601 – 900 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านข้อมูลข่าวสารมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.87 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านการเงินกับค่าใช้จ่ายการพักแรม

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	11.59	4	2.898	10.789	0.000*
	ภายในกลุ่ม	75.464	281	0.269		
	รวม	87.054	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.87 พบว่า ค่าใช้จ่ายการพักแรมที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านการเงินอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการพักแรมมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านการเงิน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.88 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการพักแรม

ค่าใช้จ่ายการพักแรม	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
		3.94	4.29	4.10	3.64	3.88
น้อยกว่า 300 บาท	3.94	-	-.34998*	-.016554	0.29939	0.05844
301 – 600 บาท	4.29		-	.18444*	.64938*	.40842*
601 – 900 บาท	4.10			-	.46494*	0.22399
901 – 1,200 บาท	3.64				-	-0.24095
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	3.88					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.88 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการเงินแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 601 – 900 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ด้านการเงินมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 601 – 900 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.89 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคกับ
ค่าใช้จ่ายการพักแรม

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้าน สาธารณูปโภค	ระหว่างกลุ่ม	18.493	4	4.623	10.145	0.000*
	ภายในกลุ่ม	128.053	281	0.456		
	รวม	146.546	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.89 พบว่า ค่าใช้จ่ายการพักแรมที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการพักแรมมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภค จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.90 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการพักแรม

ค่าใช้จ่ายการพักแรม	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
		3.64	4.26	4.01	3.48	3.79
น้อยกว่า 300 บาท	3.64	-	-.62371*	-.036981	0.15636	-.014935
301 – 600 บาท	4.26		-	.25390*	.78007*	.47436*
601 – 900 บาท	4.01			-	.52617*	0.22046
901 – 1,200 บาท	3.48				-	-.030571
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	3.79					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.90 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 601 – 900 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาท ขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 301 – 600 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านสาธารณูปโภคมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 601 – 900 บาท 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.91 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพัทธ์ระหว่างองค์ประกอบด้านความยั่งยืนกับค่าใช้จ่ายการพักแรม

องค์ประกอบจัดการโลจิสติกส์		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านความยั่งยืน	ระหว่างกลุ่ม	5.348	4	1.337	4.221	0.002*
	ภายในกลุ่ม	89.005	281	0.317		
	รวม	94.353	285			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.91 พบว่า ค่าใช้จ่ายการพักแรมที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านความยั่งยืนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายการพักแรมมีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบด้านความยั่งยืน จึงทำการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ LSD

ตารางที่ 4.92 แสดงผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของค่าใช้จ่ายการพักแรม

ค่าใช้จ่ายการพักแรม	ค่าเฉลี่ย	น้อยกว่า 300 บาท	301 – 600 บาท	601 – 900 บาท	901 – 1,200 บาท	มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป
		4.24	4.33	4.34	3.91	3.98
น้อยกว่า 300 บาท	4.24	-	-0.08358	-0.09708	0.33576	0.26623
301 – 600 บาท	4.33		-	-0.0135	.41934*	.34982*
601 – 900 บาท	4.34			-	.43284*	.36332*
901 – 1,200 บาท	3.91				-	-0.06952
มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป	3.98					-

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

จากตารางที่ 4.92 พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 301 – 600 บาท และ 601 – 900 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านความยั่งยืนแตกต่างกับผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรมน้อยกว่า 300 บาท 301 – 600 บาท และ 601 – 900 บาท มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในองค์ประกอบด้านความยั่งยืนมากกว่าผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีค่าใช้จ่ายการพักแรม 901 – 1,200 บาท และมากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

ตารางที่ 4.93 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นองค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
เชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี จำแนกตามการเข้าร่วม

องค์ประกอบการจัดการ โลจิสติกส์	การเข้าร่วม	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	Sig.	T	Sig. (2-tailed)
ด้านกายภาพ	เคยเข้าร่วม	270	4.15	0.555	0.425	3.356	0.001*
	ไม่เคยเข้าร่วม	16	3.67	0.678		2.809	0.012*
ด้านข้อมูลข่าวสาร	เคยเข้าร่วม	270	4.23	0.558	0.517	2.29	0.023*
	ไม่เคยเข้าร่วม	16	3.90	0.593		2.171	0.045*
ด้านการเงิน	เคยเข้าร่วม	270	4.18	0.545	0.497	2.328	0.021*
	ไม่เคยเข้าร่วม	16	3.85	0.608		2.111	0.050*
ด้านสาธารณูปโภค	เคยเข้าร่วม	270	4.13	0.708	0.937	2.863	0.005*
	ไม่เคยเข้าร่วม	16	3.60	0.712		2.849	0.011*
ด้านความยั่งยืน	เคยเข้าร่วม	270	4.26	0.572	0.352	-1.038	0.300
	ไม่เคยเข้าร่วม	16	4.42	0.627		-0.958	0.352

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

สมมติฐานที่ 2.7 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีการเข้าร่วมที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

จากตารางที่ 4.93 พบว่า ด้านความยั่งยืน ไม่พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ยกเว้นด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค พบนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐานที่ 2.7 หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีการเข้าร่วมที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษาเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

บทที่ 5

สรุปอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษา กิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้ 1) เพื่อศึกษา ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัด ชลบุรี 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้าน การท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี มีผลการสรุปอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

- 5.1 สรุปผลการวิจัย
- 5.2 อภิปรายผล
- 5.3 ข้อเสนอแนะ
- 5.4 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

5.1 สรุปผลการวิจัย

ผลการสรุปได้ดังนี้

5.1.1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรม พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมส่วนใหญ่เป็น เพศชายมากกว่าเพศหญิง มีอายุน้อยกว่า 18 ปี รองลงมาอายุ 19 - 30 ปี บทบาทเป็นนักกีฬา/โค้ช/ ผู้จัดการทีม รองลงมาบทบาทผู้ปกครอง/กองเชียร์ รายได้ต่อเดือนโดยเฉลี่ย 10,001 - 20,000 บาท ประกอบอาชีพนักเรียน/นักศึกษา รองลงมาอาชีพรับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างประจำ มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด

5.1.2 ข้อมูลพฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรม พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมส่วนใหญ่เดินทางด้วย รถส่วนตัว ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 1 – 2 ชั่วโมง เข้าร่วมกิจกรรม 3 – 4 วัน มีค่าใช้จ่ายในการ เดินทาง 1,501 – 2,000 บาท มีค่าใช้จ่ายในการบริโภคต่อวัน 301 – 600 บาท มีค่าใช้จ่ายในการพัก แรมต่อคืน 301 – 600 บาท และเคยผ่านการเข้าร่วมกิจกรรมมาก่อน

5.1.3 ข้อมูลองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจของผู้เข้าร่วม กิจกรรม พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก โดยเฉพาะด้านความยั่งยืน และด้านข้อมูล

ข่าวสาร ที่ผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้คะแนนความพึงพอใจในระดับพึงพอใจมากที่สุด ส่วนด้านการเงิน ด้านกายภาพ และด้านสาธารณูปโภค ผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้คะแนนความพึงพอใจในระดับพึงพอใจมาก

ผลการทดสอบสมมติฐานสามารถสรุปได้ ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่ประกอบด้วย เพศ และอาชีพ มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่ไม่แตกต่างกัน ส่วนปัจจัยส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่ประกอบด้วย อายุ บทบาท รายได้ และระดับการศึกษา มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่ต่างกัน ผลการทดสอบคือ ปฏิเสธสมมติฐาน หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 1.2 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอายุที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบคือ ยอมรับสมมติฐาน หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีเพศที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 1.3 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบคือ ยอมรับสมมติฐาน หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีบทบาทที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 1.4 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบคือ ยอมรับสมมติฐาน หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีรายได้ที่ต่างกัน มีความ

สมมติฐานที่ 1.5 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอาชีพที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบคือ ปฏิเสธสมมติฐาน หมายความว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีอาชีพที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 2 พฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่ประกอบด้วย รูปแบบการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง จำนวนวันในการเข้าร่วม ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อการเข้าร่วมกิจกรรม ค่าใช้จ่ายในการบริโภคต่อวัน ค่าใช้จ่ายในการพักแรมต่อคืน และการเข้าร่วมกิจกรรม มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.2 พฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบคือ ยอมรับสมมติฐาน หมายความว่า พฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีระยะเวลาในการเดินทางที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา จังหวัดชลบุรี ที่แตกต่างกัน ด้านกายภาพ ด้านข้อมูลข่าวสาร ด้านการเงิน และด้านสาธารณูปโภค อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

5.2 อภิปรายผล

จากการศึกษาความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษา กิจกรรมเทเบิลเทนนิสโอเพ่นประจำปี พ.ศ.2567 จังหวัดชลบุรี สามารถอภิปรายผลเป็นรายด้านได้ ดังนี้

ด้านกายภาพ พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความคิดเห็นว่ามีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระดับพึงพอใจมาก โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้ความความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องถนนและเส้นทาง สามารถเดินทางได้ง่ายสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ กิ่งกาญจน์ ดอกพุดซ้อน (2564) ที่ได้ศึกษาเรื่องพฤติกรรมและความพึงพอใจด้าน โลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ กรณีศึกษา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า องค์ประกอบโลจิสติกส์ด้านกายภาพ ได้แก่ คุณภาพถนนและเส้นทาง การเข้าถึงแหล่งอาหารและเครื่องดื่ม ความปลอดภัย ณ สถานที่ท่องเที่ยวมีผลต่อความคิดเห็นด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และสอดคล้องกับงานวิจัยของอมลนิรศมี ศรีบัวคำ (2559) กล่าวว่า องค์ประกอบโลจิสติกส์ด้านการไหลทางกายภาพ พบว่า นักท่องเที่ยวให้ความพึงพอใจโดยรวมในระดับมาก เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อยในด้านคุณภาพของถนนหรือเส้นทาง ความปลอดภัยในการเดินทาง ความสะดวกสบายในการเดินทาง มีบริการรถสาธารณะไปยังสถานที่ท่องเที่ยวอย่างสม่ำเสมอ

ด้านข้อมูลข่าวสาร พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความคิดเห็นว่ามีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระดับพึงพอใจมากที่สุด โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้ความความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องไปขบออกทางให้ชัดเจน ภาษาเข้าใจง่าย รูปแบบมาตรฐาน ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ Liang et al. (2009) กล่าวว่า การจัดการโลจิสติกส์เกี่ยวกับข้อมูลข่าวสาร เทคโนโลยีสารสนเทศมีผลกระทบต่องานกับความพึงพอใจโดยรวมและความจงรักภักดีต่อการท่องเที่ยวอย่างมีนัยสำคัญ กับความถูกต้องคุณภาพและประสิทธิภาพการสั่งซื้อ โดยความแตกต่างและความยืดหยุ่นเป็นสิ่งที่อยู่ภายใต้โครงสร้างการจัดการโลจิสติกส์ แต่สอดคล้องกับ อมลนิรศมี ศรีบัวคำ (2559) กล่าวว่า องค์ประกอบโลจิสติกส์ด้านการไหลของสารสนเทศ พบว่า นักท่องเที่ยวให้ความพึงพอใจ เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อยได้แก่ 1) การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารต่างๆ เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวตามแหล่งข้อมูลต่างๆ เช่น อินเทอร์เน็ต วารสารการท่องเที่ยว และอื่นๆ 2) เว็บไซต์ของแหล่งท่องเที่ยว ป้ายประชาสัมพันธ์ที่ติดตั้งตามจุดต่างๆ 3) แผ่นพับ และ 4) ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของแหล่งท่องเที่ยว

ด้านการเงิน พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความคิดเห็นว่ามีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระดับพึงพอใจมาก โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้ความความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องการชำระเงินจากการซื้ออาหาร สินค้าและอื่นๆ มีความสะดวกง่าย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ชัยฤทธิ์ ทางรอด (2559) กล่าวว่า การเคลื่อนไหวทางการเงิน (Financial Flow) พบว่า นักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในระดับมาก เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า นักท่องเที่ยวพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องของความสะดวกสบายในการชำระเงิน และค่าธรรมเนียมในการเข้าชมสถานที่ต่างๆ ซึ่งแหล่งท่องเที่ยวทุกแหล่งจะแจ้งรายละเอียดการเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวและอัตราค่าเข้าชมให้นักท่องเที่ยวทราบอย่างชัดเจน เช่น วัน เวลา ค่าเข้าชม เป็นต้น

ด้านสาธารณูปโภค พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความคิดเห็นว่ามีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระดับพึงพอใจมาก โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้ความความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า แสงส่องสว่างตามถนนทางเข้ากิจกรรม ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ กิ่งกาญจน์ ดอกพุดซ้อน (2564) ที่ได้ศึกษาองค์ประกอบโลจิสติกส์ด้านสาธารณูปโภค ได้แก่ ร้านอาหารและจุดบริการ น้ำดื่ม จุดให้บริการห้องน้ำ สัญญาณโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต มีผลต่อความคิดเห็นด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เนื่องจากมีกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน

ด้านความยั่งยืน พบว่า ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความคิดเห็นว่ามีผลต่อความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในระดับพึงพอใจมากที่สุด โดยผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้ความความพึงพอใจมากที่สุดในเรื่องผู้จัดกิจกรรมจัดทำเอกสาร สำหรับการจัดการกิจกรรม รวดเร็ว ถูกต้อง และมีความยืดหยุ่น ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ กิ่งกาญจน์ ดอกพุดซ้อน (2564) องค์ประกอบโลจิสติกส์ด้านความยั่งยืน ได้แก่ จุดทิ้งขยะและมีระบบการคัดแยกขยะ มีผลต่อความคิดเห็นด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวจังหวัดพระนครศรีอยุธยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 จากผลการวิจัยพบว่าด้านกายภาพ ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก แต่ควรพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีมาตรฐานสามารถรองรับการเดินทาง และการแสดงผลของการจัดกิจกรรม มีการอัพเดทข้อมูลแบบ Real – Time

5.3.2 จากผลการวิจัยพบว่าด้านข้อมูลข่าวสาร ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด แต่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการอัพเดทกิจกรรมผ่านระบบ Online และ

เว็บไซต์ที่สวยงามดึงดูดใจ ให้สามารถดูและเข้าใจได้ง่าย รวมถึงควรมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยวต่างๆเพิ่มเติม

5.3.3 จากผลการวิจัยพบว่าด้านการเงินผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก แต่ควรเพิ่มช่องทางการรับชำระเงินค่าสมัครเข้าร่วมกิจกรรม เช่น เงินสด เนื่องจากผู้เข้าร่วมกิจกรรมบางท่านไม่สะดวกชำระเงินตามช่องทางที่ได้กำหนด

5.3.4 จากผลการวิจัยพบว่าด้านสาธารณูปโภคผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมาก แต่ควรมีการดูแลเรื่องความสะดวก ความปลอดภัย ของการใช้ห้องน้ำให้มากขึ้น

5.3.5 จากผลการวิจัยพบว่าด้านความยั่งยืนผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจโดยรวมอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด แต่ควรรักษามาตรฐานในการให้บริการผู้เข้าร่วมกิจกรรม ส่งผลต่อด้านความยั่งยืนทำให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีแนวโน้มสูงในการเข้าร่วมกิจกรรมซ้ำในครั้งถัดไป

5.4 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

5.4.1 ควรทำการศึกษาความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่เป็นชาวต่างชาติเพิ่มเติม

5.4.2 ควรทำการศึกษาความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา สำหรับการจัดกิจกรรมระดับประเทศชาติ

5.4.3 ควรทำการศึกษาปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการจัดกิจกรรม

5.4.4 ควรมีการศึกษาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เพื่อเป็นการศึกษาข้อมูลเชิงลึกของกลุ่มตัวอย่างในเรื่องความพึงพอใจในการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

บรรณานุกรม

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2567). “อุตสาหกรรม” ประกาศพลิกโฉมท่องเที่ยวและกีฬาไทยในปี 2567. สืบค้นจาก <https://www.mots.go.th/news/1000912>
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2566). สถานการณ์การท่องเที่ยวตลาดในประเทศปี 2565. สืบค้นจาก <https://tatreviewmagazine.com/article/situation2022-domestic/>
- กรมประชาสัมพันธ์. (2565). ททท. ชี้กระแส Sport Tourism “ท่องเที่ยวเชิงกีฬา” มาแรง!. สืบค้นจาก <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/9/iid/86512>
- กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). การท่องเที่ยวเชิงกีฬา. สืบค้นจาก https://secretary.mots.go.th/ewtadmin/ewt/policy/download/article/article_20170511100859.pdf
- กิงกาญจน์ ดอกพุฒเชื้อน. (2565). การศึกษาพฤติกรรมและความพึงพอใจด้านโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ กรณีศึกษาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (Master's thesis). สืบค้นจาก <https://rsuir-library.rsu.ac.th/bitstream/123456789/1611/1/KINGKAN%20DOKPHUTSON.pdf>
- ฉลองศรี พิมลสมพงศ์. (2546). การวางแผนและพัฒนาตลาดการท่องเที่ยว (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: สำนักงานมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชัยฤทธิ์ ทางรอด. (2559). การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม จังหวัดนครปฐม. วารสารวิจัยบัณฑิตทางสังคมศาสตร์, 6(1), 124-134. สืบค้นจาก <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/phdssj/article/view/67033/54730>
- จิตพงษ์ อัยสานนท์. (2559) มองรอบทิศก็ดียัง Supply Chain โลจิสติกส์ท่องเที่ยว (Tourism Logistics) ของบ้านเรา...ถึงไหนแล้ว. สืบค้นจาก [http://www.thailandindustry.com/](http://www.thailandindustry.com/onlinemag/view2.php?id=1423§ion=5&issues=81)
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2566). การท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวอย่างไรในเชิงพื้นที่. สืบค้นจาก <https://www.bot.or.th/th/research-and-publications/articles-and-publications/articles/chaengsibia/article-2023jun13.html>
- บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา. (2548). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: เพรส แอนด์ ดีไซน์.
- ปรีชา แดงโรจน์. (2544). อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสู่ศตวรรษที่ 21. กรุงเทพฯ: บริษัท ไฟว์แอนด์โฟร์พริ้นติ้ง จำกัด.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ปิ่นฤทัย คงทอง. (2565). แนวทางการจัดการโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวจังหวัดสุราษฎร์ธานี. *วารสารเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยวสู่ความยั่งยืน*, 4(2), 1-19. สืบค้นจาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/JSTD/article/view/260399/177880>
- ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์. (2556). องค์ประกอบของการจัดการโลจิสติกส์ของแหล่งท่องเที่ยว (PIFFS Analysis). สืบค้นจาก <https://pairach.com/piffs>
- ภณิดา ชัยปัญญา. (2541). ความพึงพอใจของเกษตรกรต่อกิจกรรมไร่นาสวนผสมภายใต้โครงการปรับโครงสร้างและระบบการผลิตการเกษตรของจังหวัดเชียงราย (Master's thesis). สืบค้นจาก <https://cmudc.library.cmu.ac.th/frontend/Info/item/dc:95567>
- รัชพร จันทร์สว่าง. (2546). ความหมายของนักท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: ภาควิชารัฐศาสนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วชิรวัชร งามละม่อม. (2558, 15 กันยายน). แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์ [Web log message]. สืบค้นจาก https://learningofpublic.blogspot.com/2015/09/blog-post_11.html
- วฐิสิรี ปานงาม, และบรรวิทย์ โรจน์สุวรรณ. (2566). การจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี. *วารสารการบริหารจัดการและนวัตกรรมท้องถิ่น*, 5(8), 857-873. สืบค้นจาก <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/jmli/article/view/265654/179172>
- หรรษกร รอดศรีสมุทร, ทศนีย์ เกตุการณ์, และนพคุณ แสงเขียว. (2562). ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการจัดการโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในจังหวัดปทุมธานี. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 28(6), 1139-1146. สืบค้นจาก <https://li01.tci-thaijo.org/index.php/tstj/article/view/239927/163634>
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี. (2564). *นายกวิทยา แกลลงนโยบาย 7 ด้าน ต่อสภา อบจ.ชลบุรี*. สืบค้นจาก <https://www.chon.go.th/cpao/news/3844/topic/www.law.go.th>
- อมลีนรค์ ศรีบัวนา. (2559). *การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในวัดศรีสุพรรณ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่* (Independent Study). สืบค้นจาก http://webpac.library.mju.ac.th:8080/mm/fulltext/thesis/2560/Amalinrut_Sribuanam/Amalinrut%20Sribuanam.pdf
- Weed, M., & Bull, C. (1997). Influences on Sport Tourism Relations in Britain: The Effects of Government Policy. *Tourism Recreation Research*, 22(2), 5-12. Retrieved from <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02508281.1997.11014796>

บรรณานุกรม (ต่อ)

McIntosh, R. W., & Goeldner, C. R. (2002). *Tourism: Principles, practices, philosophies* (9th ed.).

New York: John Wiley & Sons.

Yamane, T. (1973). *Statistics an Introductory Analysis* (2nd ed.). New York: Harper & Row.







ภาคผนวก ก

หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูล



มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University
เมืองเอก ก.พ.ท.ปทุมธานี 12000 Pothumthani 12000, Thailand
โทร. (66) 2991 2200-30 T. (66) 2991 2200-30
โทร. (66) 2533 9470 F. (66) 2533 9470
อีเมล info@rsu.ac.th E. info@rsu.ac.th

ที่ บว.6881/093

หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

4 มีนาคม 2567

เรื่อง ขออนุญาตถอนตัวให้นักศึกษาเก็บข้อมูล

เรียน ผู้อำนวยการกองการท้องที่และกีฬา องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี

ด้วย นายภัทรธร วัชรระ รหัสนักศึกษา 6507309 นักศึกษาหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ ปรัชญาบัณฑิต มหาวิทยลัยรังสิต ได้แจ้งว่าตนมีความประสงค์ที่จะขอถอนตัวจากการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท้องที่และกีฬา กรณีศึกษาขององค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี เทียบเทคนิสนิโอฟินประจำปี พ.ศ. 2567 โดยมี ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา

ในการนี้ นักศึกษามีความจำเป็นต้องเก็บข้อมูลเพื่อประกอบการค้นคว้าอิสระจากท่าน โดยขออนุญาตถอนตัวเข้าไปเก็บข้อมูลในรูปแบบการสแกนคิวอาร์โค้ด ของผู้เข้าร่วมการแข่งขันเทเบิลเทนนิส ระหว่างวันที่ 8-12 มีนาคม 2567 ภายในงานโครงการรายการแข่งขัน เทเบิลเทนนิส ดังนี้

- 1) ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อความพึงพอใจการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท้องที่และกีฬา
- 2) พฤติกรรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรมที่มีผลต่อความพึงพอใจการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท้องที่และกีฬา
- 3) องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์ที่มีผลต่อความพึงพอใจด้านการท้องที่และกีฬา
- 4) ความพึงพอใจการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท้องที่และกีฬา

เพื่อให้การค้นคว้าอิสระของนักศึกษาดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย ทางหลักสูตรฯ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านให้นักศึกษาทำการเก็บข้อมูลดังกล่าว ทั้งนี้ นักศึกษาจะเป็นผู้ประสานในรายละเอียดต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดขออนุญาตถอนตัวจากท่าน และขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว)

ผู้อำนวยการหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

ผู้ประสานงาน: นางสาวอินฐาน เกียรติไพศาล
โทรศัพท์: 02-997-2222 ต่อ 4183
เบอร์โทรศัพท์นักศึกษา: 098-932-2359

ยื่นต่อผู้อำนวยการหลักสูตรฯ
นางสาวอินฐาน เกียรติไพศาล
ผู้อำนวยการหลักสูตรฯ

www.rsu.ac.th



ความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี

วัตถุประสงค์

แบบสอบถามนี้เป็นแบบสอบถามของนักศึกษาปริญญาโทในหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยรังสิต โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาความพึงพอใจในการจัดการโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยวเชิงกีฬา กรณีศึกษากิจกรรมเทเบิลเทนนิส โอเพ่นประจำปี พ.ศ. 2567 จังหวัดชลบุรี เพื่อความสมบูรณ์ของข้อมูลงานวิจัย ผู้วิจัยขออภัยที่ชี้แจงให้ท่านทราบถึงจริยธรรมของการดำเนินการในการเก็บข้อมูลของผู้วิจัยว่าท่านมีอิสระในการปฏิเสธการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ได้ หากท่านไม่สะดวกในการให้ข้อมูลและจะไม่มีผลกระทบจากการปฏิเสธการตอบแบบสอบถามแต่ประการใด

ดังนั้น เพื่อให้ผลการศึกษาเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยการวิเคราะห์ข้อมูลมีความน่าเชื่อถือ ถูกต้องตามจริยธรรมของการดำเนินการวิจัยและหลักวิชาการ จึงขอความร่วมมือจากท่านโปรดตอบแบบสอบถามให้ตรงกับความเป็นจริงที่ท่านเห็นว่าถูกต้องสำหรับตัวท่านมากที่สุด ผู้วิจัยขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะถูกเก็บเป็นความลับและข้อมูลทั้งหมดนี้จะไม่ส่งผลกระทบใดๆ ต่อตัวท่านทั้งสิ้น

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรม

ส่วนที่ 3 องค์กรประกอบการจัดการ โลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบพระคุณท่านอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ภัทรธร ภัสระ ผู้วิจัย

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

คำชี้แจง : โปรดตอบแบบสอบถามโดยการทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับตัวของท่าน

1. เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง ☐ อื่นๆ ไม่ระบุ

2. อายุ

☐ น้อยกว่า 18 ปี ☐ 19 – 30 ปี ☐ 31 – 40 ปี
☐ 41 – 59 ปี ☐ ตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป

3. บทบาท

☐ ผู้บริหาร ☐ ผู้สนับสนุน (สปอนเซอร์)
☐ ฝ่ายจัด/ผู้ตัดสินใจ ☐ นักกีฬา/โค้ช/ผู้จัดการทีม
☐ ผู้ปกครอง/กองเชียร์

4. รายได้เฉลี่ย

☐ 5,000 – 10,000 บาท ☐ 10,001 – 20,000 บาท
☐ 20,001 – 30,000 บาท ☐ 30,001 – 40,000 บาท
☐ มากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป

5. อาชีพ

☐ รับราชการ/พนักงานของรัฐ/ลูกจ้างประจำ ☐ พนักงานบริษัทเอกชน
☐ วิชาชีพอิสระ (แพทย์/ทนาย/สถาปนิก) ☐ ประกอบธุรกิจส่วนตัว
☐ นักเรียน/นักศึกษา

6. ระดับการศึกษาสูงสุด

☐ ประถมศึกษา ☐ มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า
☐ ปริญญาตรี ☐ ปริญญาโท ☐ ปริญญาเอก

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมผู้เข้าร่วมกิจกรรม

คำชี้แจง : โปรดตอบแบบสอบถามโดยการทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับตัวของท่าน

1.ประเภทการเดินทาง

- ☐ รถส่วนตัว ☐ รถโดยสาร ☐ รถไฟ
☐ เครื่องบิน ☐ อื่นๆ โปรดระบุ

2.ระยะเวลาในการเดินทาง

- ☐ ต่ำกว่า 1 ชั่วโมง ☐ 1 – 2 ชั่วโมง ☐ 3 – 4 ชั่วโมง
☐ มากกว่า 5 ชั่วโมงขึ้นไป

3.จำนวนวัน (ตั้งแต่วันที่ 8 – 13 มีนาคม 2567) รวมทั้งสิ้น 6 วัน

- ☐ 1 – 2 วัน ☐ 3 – 4 วัน ☐ 5 – 6 วัน

4.ค่าใช้จ่ายในการเดินทางตลอดการเข้าร่วมกิจกรรม

- ☐ น้อยกว่า 500 บาท ☐ 501 – 1,000 บาท ☐ 1,001 – 1,500 บาท
☐ 1,501 – 2,000 บาท ☐ มากกว่า 2,001 บาทขึ้นไป

5.ค่าใช้จ่ายในการบริโภคต่อวัน

- ☐ ต่ำกว่า 300 บาท ☐ 301 – 600 บาท ☐ 601 – 900 บาท
☐ 901 – 1,200 บาท ☐ มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

6.ค่าใช้จ่ายในการพักแรมต่อคืน

- ☐ ต่ำกว่า 300 บาท ☐ 301 – 600 บาท ☐ 601 – 900 บาท
☐ 901 – 1,200 บาท ☐ มากกว่า 1,201 บาทขึ้นไป

7.ท่านเคยเข้าร่วมกิจกรรมนี้มาก่อนหรือไม่

- ☐ เคยเข้าร่วมกิจกรรม ☐ ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมกิจกรรมต่อองค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับระดับความพึงพอใจของท่านมากที่สุด

5 = พึงพอใจมากที่สุด, 4 = พึงพอใจมาก, 3 = พึงพอใจปานกลาง, 2 = พึงพอใจน้อย, 1 = ไม่พึงพอใจ

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	ระดับความพึงพอใจ				
	1	2	3	4	5
1) ด้านทางกายภาพ (Physical flow)					
1.1 ถนนและเส้นทาง สามารถเดินทางได้ง่าย สะดวกและปลอดภัย					
1.2 ระบบขนส่งมวลชนมีมาตรฐาน รองรับการเดินทางระหว่าง การเชื่อมต่อสถานที่ และแหล่งท่องเที่ยว					
1.3 สถานะการแสดงผลของการจัดกิจกรรม มีการอัปเดตข้อมูลแบบ Real – Time					
2) ด้านข้อมูลข่าวสาร (Information flow)					
2.1 เว็บไซต์ที่สวยงามดึงดูดใจ มีข้อมูลครบถ้วน					
2.2 แจ้งข้อมูลการอัปเดตกิจกรรมผ่านระบบ ข้อมูล Online ให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมสามารถเข้าดูได้ทุกที่ทุกเวลา					
2.3 ป้ายบอกทางให้ชัดเจน ภาษาเข้าใจง่าย รูปแบบมาตรฐาน จำนวนเหมาะสม จัดวางติดตั้งอย่างสวยงามเป็น					
3) ด้านการเงิน (Financial flow)					
3.1 เครื่องเบิกเงินสดอัตโนมัติ (ATM) มีจำนวนที่เพียงพอ เข้าถึงง่ายและสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา					
3.2 ระบบการชำระเงินมีความสะดวก ง่าย และรวดเร็ว					
3.3 สะดวกรวดเร็วจากการแก้ไขปัญหา กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่นเครื่องเบิกเงินสดอัตโนมัติ (ATM)					

องค์ประกอบการจัดการโลจิสติกส์	ระดับความพึงพอใจ				
	1	2	3	4	5
4) ด้านสาธารณูปโภค (Facilitating Infrastructure)					
4.1 เทคโนโลยีสารสนเทศช่วยลดความยุ่งยาก ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดกิจกรรม มีเสถียรภาพสูง					
4.2 ระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า แสงส่องสว่างตามถนน ทางเข้ากิจกรรม น้ำประปา ขยะสิ่งปฏิกูล					
4.3 ความสะอาด สะอาด และปลอดภัย ในการใช้ห้องน้ำ					
5) ด้านความยั่งยืน (Sustainability)					
5.1 ผู้จัดกิจกรรมแจ้งให้ทราบอย่างรวดเร็ว เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการแข่งขัน					
5.2 ผู้จัดกิจกรรมให้คำแนะนำตรงตามความต้องการของผู้เข้าร่วมกิจกรรม					

***** ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาตอบแบบสอบถาม *****



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	ภัทรธร ภัสระ
วัน เดือน ปีเกิด	23 สิงหาคม 2542
สถานที่เกิด	จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์, 2565 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์, 2567
ทุนการศึกษา	ทุนความสามารถพิเศษด้านกีฬาเทเบิลเทนนิส 100%
ที่อยู่ปัจจุบัน	16/4 หมู่ 3 ตำบลสวนพริกไทย อำเภอมะนัง จังหวัดปทุมธานี 12000
สถานที่ทำงาน	บริษัท หัวเว่ย เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด
ตำแหน่งปัจจุบัน	Asset Control

