

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
ในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ย่านน้ำประเทศกัมพูชา

ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาบริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ธันวาคม 2563

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
ในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยูวะเวช

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาบริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ธันวาคม 2563

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

RISK MANAGEMENT ON LOGISTICS BUSINESS OF WATER TRANSPORT
OPERATORS FROM CHAOPHRAYA RIVER PATH THROUGH
WATER TERRITORY OF CAMBODIA

SUB ACTING LT. PHIRULLAK YUWAWECH

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Master of
Business Administration Degree in Business Administration
Phranakhon Si Ayutthaya Rajabhat University

December 2020

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์ การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
ทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา
ชื่อนักศึกษา ว่าที่ร้อยตรีหญิง พิรุณลักษณ์ ยูวะเวช
รหัสนักศึกษา 75977046
หลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชา บริหารธุรกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก คร.กิตติมา ทามาดี
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภัทรนันท์ สุระชาติ ประธานกรรมการ
คร.กิตติมา ทามาดี กรรมการ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภิญญาพัชญ์ นาคภิบาล กรรมการ
วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 25 สิงหาคม 2563 ภาคเรียนที่ 3/2562

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษารับรองแล้ว

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)
ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา
ธันวาคม พ.ศ. 2563

ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬักษณ์ ขวะเวช. (2563). การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่ง
สินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจ
มหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา. 148 หน้า.
อาจารย์ที่ปรึกษา : กิติมา ทามาลี.

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางธุรกิจ และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ 2) เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และ 3) เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามข้อมูลพื้นฐานทางธุรกิจ กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชาที่ตั้งอยู่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 268 คน ซึ่งได้มาด้วยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม มีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.97 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบที การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว การทดสอบแอลเอสดี

ผลการวิจัย พบว่า 1) ข้อมูลพื้นฐานทางธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่เป็นบริษัทจำกัดที่มีระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ 11 ปี ขึ้นไป มีลักษณะการบรรทุกสินค้าเป็นการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวมีพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 75 – 80 ของพื้นที่บรรทุก ไม่มีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้ามีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าของตนเอง ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้กำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย/แร่ ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้นเป็นน้ำมัน/ถ่านหิน ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง 20,000 ตัน ขึ้นไป จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน 15 เที่ยว ขึ้นไป ค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง 2 – 9 ล้านบาท และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชาในภาพรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการเงิน และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านการดำเนินงาน 2) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 และ 3) ข้อมูลพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์โดยรวมแตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

คณะ..... วิทยาการจัดการ.....ลายมือชื่อนักศึกษา.....
สาขาวิชา.....บริหารธุรกิจ.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ปีการศึกษา.....2563.....

Sub acting Lt. Phiroonluk Yuwawach. (2020). **Risk Management on Logistics Business of Water Transport Operators on The Route of Chao Phraya River Path Through Water Territory of Cambodia.** Thesis for the Master of Business Administration in Business Administration, Phranakhon Si Ayutthaya Rajabhat University. 148 pp. Advisor : Kitima Tamalee, Ph.D.

ABSTRACT

The purposes of this research are to: 1) study the business general information, and the risk management on logistics business of the water transport operators; 2) compare the risk management on logistics business of the water transport operators based on the individual factors, and 3) compare the risk management on logistics business of the water transport operators based on the business general information. The samples were 268 entrepreneurs of water transport operators on the route of Chao Phraya river path through water territory of Cambodia, in Phranakhon Si Ayutthaya and Saraburi by using purposive sampling. The research instrument used in this research were questionnaire with reliability at 0.97. The statistical tools used for data analysis were percentage, mean, standard deviation, t-test, One-Way ANOVA, and LSD.

The results of the research indicate that 1) the business general information shows that most of the respondents are at least 11 years operating the business. They have operated the water transportation with round trip. The capacity to carry goods in shipment ranges from 75 to 80 percent of the loaded space. There is no subcontractor hiring for shipping. They have their own piers or goods loading stations. There are goods transportation schedules conducted by the transport operators. The export goods include chemical fertilizer, cement, and sand. The import goods to be carried up to the destination consist of oils, coals, and minerals. At least 20,000 tons of goods are loaded in each trip. A frequency of trips per month is at least 15 times. The transportation fee depends on the agreement from both sides. The goods are worth 2-9 million baht per trip. Additionally, the risk management of logistics operators on water transportation from Chao Phraya river through Cambodia water territory, overall, is found in a high level. When considering each aspect, the highest average value is finance, and the lowest average value is the operation; 2) the operators on water transportation with differences in working position show different levels of logistics risk management, and 3) water transport operators with different in export goods, overall, show different levels of risk management in logistics business with statistical significance at the level of .05.

Faculty Management Science Student's signature
Field of Study Business Administration Advisor's signature
Academic year 2020

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากบุคคลและหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้ให้ความร่วมมือและช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ ในการทำวิทยานิพนธ์ จนสำเร็จเรียบร้อยด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ดร.กิตติมา ทามาลี ประธานกรรมการสอบผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภัทรนันท์ สุรชาติ และผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภิญญาพัชญ์ นาคภิบาล ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ช่วยเหลือ ให้ข้อเสนอแนะ และแนะนำ อีกทั้งยังได้ตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ตั้งแต่แบบสอบถามจนเป็นรูปเล่มที่สมบูรณ์ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ประจำหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ และขอขอบคุณเจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยาทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือประสานงานตลอดงานวิจัยในครั้งนี้

ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภิญญาพัชญ์ นาคภิบาล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รัตนา สีดี ดร.แสงจิตต์ ไต้แสง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภัทรนันท์ สุรชาติ และนายอาธิป พุ่มเข้ม ที่ได้กรุณาเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจเครื่องมือในการวิจัย ให้คำแนะนำ และช่วยปรับปรุงแบบสอบถามให้สมบูรณ์ถูกต้อง และขอขอบพระคุณผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี ที่กรุณาสละเวลาในการตอบแบบสอบถามที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยครั้งนี้

ขอขอบคุณทุกคนที่คอยให้คำปรึกษาแนะนำและให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยตลอดมา คุณความดี และประโยชน์จากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอน้อมนุชาพระคุณบุพการี คุณพ่อ คุณแม่ ผู้ให้ความรัก ตลอดจนบูรพาจารย์ที่มีส่วนสำคัญยิ่งในการสร้างพื้นฐานการศึกษาให้แก่ผู้วิจัยจนประสบความสำเร็จตามประสงค์

ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยู่ะเวช

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	จ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
กิตติกรรมประกาศ	ช
สารบัญ.....	ซ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพประกอบ.....	ถ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์การวิจัย.....	3
ขอบเขตของการวิจัย.....	3
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	4
สมมติฐานการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
ธุรกิจโลจิสติกส์.....	9
ความหมายของโลจิสติกส์.....	9
ความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์.....	10
การบริหารโลจิสติกส์.....	12
แนวทางการพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์.....	16
แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์.....	20
การขนส่งสินค้าทางน้ำ.....	21
การขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา.....	21
การส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศกัมพูชา.....	22
ปัญหาของการขนส่งทางน้ำ.....	23

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
2 (ต่อ)	ข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณ แม่น้ำเจ้าพระยาและปาก.....	26
	แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง.....	30
	ความหมายของความเสี่ยง.....	30
	ความหมายของการบริหารความเสี่ยง.....	31
	การบริหารความเสี่ยง.....	32
	กระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์การ.....	39
	วิธีการบริหารความเสี่ยง.....	48
	ประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารความเสี่ยง.....	50
	ทฤษฎีเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง.....	51
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	52
	งานวิจัยในประเทศ.....	52
	งานวิจัยต่างประเทศ.....	56
3	วิธีดำเนินการวิจัย.....	58
	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	58
	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	59
	การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	61
	การใช้สถิติวิเคราะห์ข้อมูล.....	61
4	ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	62
	ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	63
	ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาลุ่มน้ำ ประเทศกัมพูชา.....	64

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 (ต่อ) ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่ย่านน้ำประเทศกัมพูชา.....	68
ตอนที่ 4 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่ย่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	73
ตอนที่ 5 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่ย่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ.....	82
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	104
สรุปผลการวิจัย.....	104
อภิปรายผล.....	107
ข้อเสนอแนะ.....	112
บรรณานุกรม.....	113
ภาคผนวก.....	118
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ หนังสือเชิญผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบ คุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์, หนังสือขอความอนุเคราะห์ ในการทดสอบเครื่องมือ, หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวม ข้อมูลเพื่อการทำวิทยานิพนธ์.....	119
ภาคผนวก ข แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....	128
ภาคผนวก ค ผลการวิเคราะห์ค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ (IOC) ผลการวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม.....	142

สารบัญ (ต่อ)

บทที่

หน้า

ประวัติย่อผู้วิจัย..... 147

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 ปริมาณสินค้า จำแนกตามประเภทสินค้า ปี พ.ศ. 2556 - 2561.....	29
2 การสังเคราะห์การบริหารความเสี่ยง.....	34
3 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	63
4 จำนวน และร้อยละของปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา.....	65
5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา โดยรวม.....	68
6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์.....	69
7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการดำเนินงาน.....	70
8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการเงิน.....	71
9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยา สู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ.....	72
10 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามเพศ.....	73
11 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามอายุ.....	74
12 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามสถานภาพสมรส.....	75

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
13 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามระดับการศึกษา.....	76
14 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามตำแหน่งงาน.....	77
15 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	78
16 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	79
17 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	80
18 สรุปผลความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยของการเปรียบเทียบการบริหาร ความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทาง ลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล....	81
19 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทของกิจการ.....	82
20 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ.....	83
21 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว.....	84
22 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามการจ้างמהในช่วงในการขนส่งสินค้า.....	85
23 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า.....	86

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
24 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตามลักษณะ การเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	87
25 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามลักษณะ การเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	88
26 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร.....	89
27 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตาม การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	90
28 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง.....	91
29 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม จำแนกตามประเภท สินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	92
30 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านกลยุทธ์ จำแนกตามประเภท สินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	93
31 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตาม ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	94
32 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามประเภท สินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD.....	95
33 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง.....	96

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
34 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง.....	97
35 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้า โดยเฉลี่ยต่อเดือน.....	98
36 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามค่าบริการต่อครั้ง.....	99
37 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง.....	100
38 สรุปผลความสัมพันธ์กับสมมติฐานการวิจัยของการเปรียบเทียบการบริหาร ความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทาง ลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ย่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐาน ทางธุรกิจ.....	101

สารบัญภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	5
2 สถานการณ์ปัจจุบัน แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์ปี พ.ศ. 2561.....	20
3 เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก.....	27

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ยุคแห่งการแข่งขันและช่วงชิงความได้เปรียบทางการค้า ประกอบกับกระแสการเจริญเติบโตทางการตลาดที่มีทิศทางเปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา ส่งผลให้ธุรกิจจำเป็นต้องมีการปรับตัวให้สามารถดำเนินธุรกิจภายใต้แรงกดดันได้ อีกทั้งการดำเนินธุรกิจจะต้องสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ด้วยต้นทุนที่ต่ำและมีประสิทธิภาพในการผลิตที่ดีเยี่ยม กลยุทธ์สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถทางการผลิต และความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า คือ การจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการปรับปรุงกระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งต้องอาศัยหลักการในการจัดการอย่างเป็นระบบ โดยแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ทศวรรษที่ 1960 เรื่อยมา โดยแต่ละยุคมีสาเหตุในการพัฒนารอบแนวคิดที่สำคัญที่เชื่อมโยงกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางการตลาดและเศรษฐกิจของโลก หากได้มีการพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของตลาดและเศรษฐกิจโลกควบคู่กับการพัฒนาแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องก็จะทำให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ ๆ ที่จำเป็นสำหรับภาคธุรกิจต่อไป (คมสัน โสมณวัตร, 2557, หน้า 1) โลจิสติกส์เป็นกิจกรรมหรือการกระทำใด ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมถึงการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า จากแหล่งที่ผลิต (Source of origin) จนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ (Source of consumption) โดยกิจกรรมดังกล่าว จะต้องมียุทธศาสตร์เป็นกระบวนการแบบบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีเป้าหมายในการส่งมอบแบบทันเวลา (Just in time) และเพื่อลดต้นทุน โดยมุ่งให้เกิดความพอใจแก่ลูกค้า (Customers satisfaction) และส่งเสริม เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้ กระบวนการต่าง ๆ ของระบบโลจิสติกส์จะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์ที่สอดคล้องประสานกันในการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน (คมสัน โสมณวัตร, 2557, หน้า 1)

การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ที่มีความสำคัญที่มีต้นทุนต่ำที่สุด และเป็นตัวเชื่อมโยงในโซ่อุปทาน (Supply chain) สำหรับการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังท่าเรือ หรือการนำสินค้าขึ้นจากเรือ รวมถึงกิจกรรมการนำสินค้าขึ้นและลงจากเรือ รวมถึงการขนส่งทางถนนจนถึงมือลูกค้า เพื่อขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคต่อไป การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ที่มีต้นทุนต่ำ และมีความปลอดภัยของสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้า

(ธนศ พุ่มโพธิ์, 2559, หน้า 1) จากสถิติการขนส่งทางน้ำมีทิศทางการเติบโตที่ดีขึ้น ในปี พ.ศ. 2561 มูลค่าการขนส่งทางน้ำอยู่ที่ 175,457 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ต่ำกว่าอัตราการเติบโตในปี พ.ศ. 2560 เล็กน้อยที่ร้อยละ 5.9 ทั้งนี้การขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากภาคการส่งออกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในไตรมาสแรก ปี พ.ศ. 2561 จากการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2561, หน้า 2) การสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำ พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งสิ้นในปี 2561 ประมาณ 55.739 ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้าทั้งสิ้น จำนวน 64,618 เที่ยวลำ สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภทแร่เชื้อเพลิง ประมาณ 14.927 ล้านตัน โดยมีการขนส่งมากที่สุดในเส้นทาง อ.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี ถึง อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา รองลงมา คือ เส้นทาง อ.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี ถึง อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา ส่วนสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งรองลงมา 3 ลำดับ คือ สินค้าประเภท ดิน หิน ทราย ประมาณ 13.096 ล้านตัน ซีเมนต์ ประมาณ 10.545 ล้านตัน และป๋ย ประมาณ 4.205 ล้านตัน ตามลำดับ แม่น้ำเจ้าพระยา มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 22.145 ล้านตัน ซึ่งสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุดโดยใช้แม่น้ำเจ้าพระยา คือ สินค้าประเภท ดิน หิน ทราย ประมาณ 11.903 ล้านตัน และแม่น้ำน้อยมีการขนส่งสินค้าเพียงประเภทเดียว คือ ข้าว ประมาณ 0.174 ล้านตัน (กรมเจ้าท่า, 2561, บทสรุปสำหรับผู้บริหาร) อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าทางน้ำยังพบปัญหา และอุปสรรค ไม่ว่าจะเป็นการผันผวนทางเศรษฐกิจ นโยบายของรัฐบาลที่เปลี่ยนแปลงไป การพัฒนาเส้นทางขนส่งทางอื่น หรือแม้แต่การบริหารจัดการของผู้ประกอบการเอง ล้วนทำให้เกิดปัจจัยเสี่ยงของธุรกิจได้ทั้งสิ้น โดยความเสี่ยง (Risk) หมายถึง โอกาส/เหตุการณ์ที่มีความไม่แน่นอน หรือสิ่งที่ทำให้แผนงานหรือการดำเนินการอยู่ ณ ปัจจุบันไม่บรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยก่อให้เกิดผลกระทบหรือความเสียหายต่อองค์กรในที่สุด ทั้งในแง่ของผลกระทบที่เป็นตัวเงินได้ หรือผลกระทบที่มีต่อภาพลักษณ์และชื่อเสียงองค์กร (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2558, หน้า 1) โดยการบริหารความเสี่ยงองค์กรนั้น สามารถสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายการบริหารจัดการ และการกำกับดูแลกิจการของแต่ละองค์กร หากองค์กรมีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์องค์กรทั้งในเชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของงาน ซึ่งประเภทของความเสี่ยงแบ่งออกได้ 4 ลักษณะ ดังนี้ 1) ความเสี่ยงทางด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk: SR) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการกำหนดแผนกลยุทธ์ แผนดำเนินงานและนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม หรือไม่สอดคล้องกับปัจจัยภายใน และสภาพแวดล้อมภายนอก อันส่งผลกระทบต่อการบริหารธุรกิจ พันธกิจ หรือสถานะขององค์กร 2) ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk: FR) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่การเบิกจ่ายงบประมาณ ไม่เป็นไปตามแผน งบประมาณ ถูกตัดงบประมาณที่ได้รับไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ของภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้การจัดสรรไม่

พอเพียง 3) ความเสี่ยงทางด้านการปฏิบัติงาน (Operation Risk: OR) หรือความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน คือ ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากขาดการควบคุมที่ดี โดยอาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานภายในคน ระบบ หรือเหตุการณ์ภายนอก และ 4) ความเสี่ยงทางด้านกฎหมายและข้อกำหนดผูกพันองค์กร (Compliance Risk: CR) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ หรือกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่มีอยู่ไม่เหมาะสม หรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน (วิทยา อินทร์สอน, 2561, เว็บไซต์)

จากความสำคัญและปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ น่านน้ำประเทศกัมพูชา เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ น่านน้ำประเทศกัมพูชา พัฒนา และปรับปรุงการบริหารความเสี่ยง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทางน้ำ และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ น่านน้ำประเทศกัมพูชา
2. เพื่อเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล
3. เพื่อเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านพื้นที่
ขอบเขตด้านพื้นที่ของงานวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี
2. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 807 คน ประกอบด้วย เจ้าของธุรกิจโลจิสติกส์ และผู้เกี่ยวข้องในระบบขนส่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี

2.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 268 คน ซึ่งผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการกำหนดตัวอย่าง กรณีทราบจำนวนประชากรของ ยามาเน (Yamane, 1973, p.126) และได้มาโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

3. ขอบเขตด้านเนื้อหา

3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่

3.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และ ตำแหน่งงาน

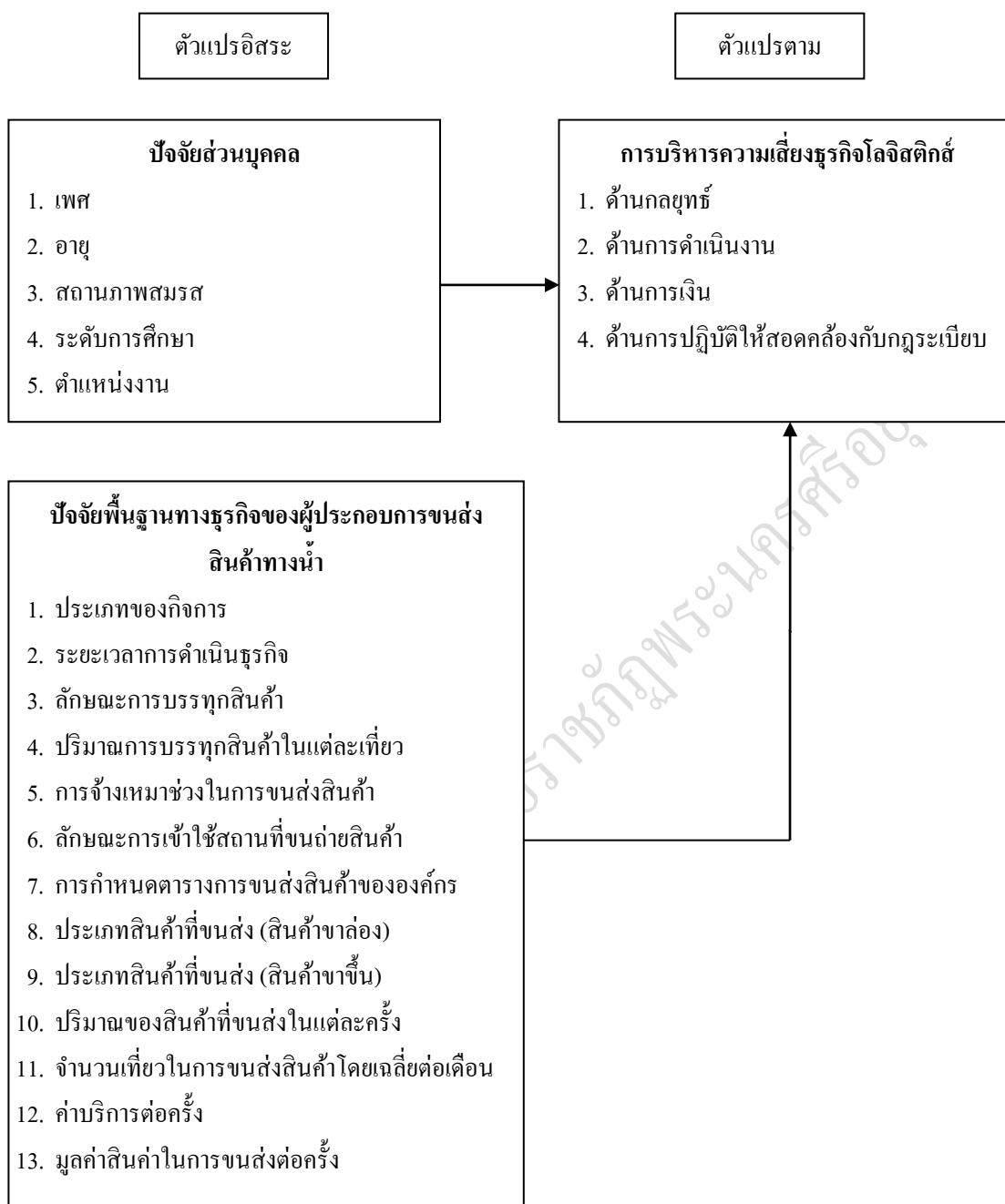
3.1.2 ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย ประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาล่อง) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง

3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่

3.2.1 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ประกอบด้วย 1) ด้านกลยุทธ์ 2) ด้านการดำเนินงาน 3) ด้านการเงิน และ 4) ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ

กรอบแนวคิดการวิจัย

ผู้วิจัยกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา แสดงดัง ภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานการวิจัย

1. ผู้ประกอบการที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์แตกต่างกัน
2. ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์แตกต่างกัน
3. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์อยู่ในระดับมาก

นิยามศัพท์เฉพาะ

โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมการเคลื่อนไหลทั้งไปและกลับและการจัดเก็บวัสดุ สินค้าสำเร็จรูป ตลอดจนสารสนเทศที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากจุดผลิตไปจนถึงจุดที่มีการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยความถูกต้องและเหมาะสมตามจังหวะเวลา คุณภาพ ปริมาณ ต้นทุน และสถานที่ที่กำหนด

การบริหารความเสี่ยง หมายถึง กระบวนการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นระบบบริหารปัจจัยความเสี่ยงและควบคุมกิจกรรมและกระบวนการต่าง ๆ โดยลดสาเหตุของโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหาย เพื่อให้ได้รับความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผล ในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่องค์กรกำหนดไว้ ประกอบด้วย ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ

ด้านกลยุทธ์ หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยการกำหนดแนวทางป้องกันและจัดทำแผนการดำเนินงานกรณีฉุกเฉิน กำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนด จัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปีเพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายในและการประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน ประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้า เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างขนส่ง รักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการเดินเรืออื่น สร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า ให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง และมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน

ด้านการดำเนินงาน หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ทำประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ให้ทำหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโดยเฉพาะ ติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ และมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล

ด้านการเงิน หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและค่าบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม มีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น และบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน

ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอย่างเคร่งครัด แข็งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน พัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตรอยู่เสมอ และตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ หมายถึง บุคคลที่เป็นเจ้าของธุรกิจโลจิสติกส์ หรือผู้เกี่ยวข้องในระบบขนส่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปเป็นแนวทางในการพัฒนา และปรับปรุงการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. ผู้ใช้บริการจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำสามารถนำข้อมูลที่ได้ไปเป็นแนวทางในการตัดสินใจเลือกใช้บริการเบื้องต้นได้ ว่าควรใช้การขนส่งเส้นทางใด

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
ในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ผู้วิจัยได้ประมวลและสังเคราะห์
แนวคิด รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ธุรกิจโลจิสติกส์

- 1.1 ความหมายของโลจิสติกส์
- 1.2 ความสำคัญของการจัดการ โลจิสติกส์
- 1.3 การบริหาร โลจิสติกส์
- 1.4 แนวทางการพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์
- 1.5 แนวโน้มธุรกิจ โลจิสติกส์

2. การขนส่งสินค้าทางน้ำ

- 2.1 การขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- 2.2 การส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศกัมพูชา
- 2.3 ปัญหาของการขนส่งทางน้ำ
- 2.4 ข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและ

ปาก

3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง

- 3.1 ความหมายของความเสี่ยง
- 3.2 ความหมายของการบริหารความเสี่ยง
- 3.3 การบริหารความเสี่ยง
- 3.4 กระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์การ
- 3.5 วิธีการบริหารความเสี่ยง
- 3.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารความเสี่ยง
- 3.7 ทฤษฎีเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- 4.1 งานวิจัยในประเทศ
- 4.2 งานวิจัยต่างประเทศ

1. ธุรกิจโลจิสติกส์

ยุคแห่งการแข่งขันและช่วงชิงความได้เปรียบทางการค้า ประกอบกับกระแสการเจริญเติบโตทางการตลาดที่มีทิศทางเปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา ส่งผลให้ธุรกิจจำเป็นต้องมีการปรับตัวให้สามารถดำเนินธุรกิจภายใต้แรงกดดันได้ อีกทั้งการดำเนินธุรกิจจะต้องสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ด้วยต้นทุนที่ต่ำและมีประสิทธิภาพในการผลิตที่ดีเยี่ยม กลยุทธ์สำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถทางการผลิต และความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า คือ การจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการปรับปรุงกระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งต้องอาศัยหลักการในการจัดการอย่างเป็นระบบ โดยแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ทศวรรษที่ 1960 เรื่อยมา โดยแต่ละยุคมีสาเหตุในการพัฒนารอบแนวคิดที่สำคัญที่เชื่อมโยงกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางการตลาดและเศรษฐกิจของโลก หากได้มีการพิจารณาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของตลาดและเศรษฐกิจโลก ควบคู่กับการพัฒนาแนวคิดการจัดการ โลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องก็จะทำให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ ๆ ที่จำเป็นสำหรับภาคธุรกิจต่อไป (คมสัน โสมฉวตร, 2557, หน้า 1) ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

1.1 ความหมายของโลจิสติกส์

ศูนย์ข้อมูลไทยเอสเอ็มอีเซ็นเตอร์ (2557, หน้า 4) ให้ความหมายไว้ว่า โลจิสติกส์ คือ ส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทาน โดยทำการวางแผนเพื่อนำไปปฏิบัติ และทำการควบคุม การไหลเวียนของสินค้า การบริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดที่มีการบริโภค เพื่อที่จะบรรลุถึงความต้องการของลูกค้า

คมสัน โสมฉวตร (2557, หน้า 1) กล่าวว่า โลจิสติกส์ หมายถึง กิจกรรมหรือการกระทำใด ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมถึงการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า จากแหล่งที่ผลิต (Source of origin) จนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ (Source of consumption) โดยกิจกรรมดังกล่าว จะต้องมีลักษณะเป็นกระบวนการแบบบูรณาการ โดยเน้นประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีเป้าหมายในการส่งมอบแบบทันเวลา (Just in time) และเพื่อลดต้นทุน โดยมุ่งให้เกิดความพอใจแก่ลูกค้า (Customers satisfaction) และส่งเสริม เพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้ กระบวนการต่าง ๆ ของระบบโลจิสติกส์จะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์ที่สอดคล้องประสานกันในการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า (2561, หน้า 26) กล่าวว่า โลจิสติกส์ ตามคำนิยามของ Council of Logistics Management (CLM) คือ “ส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทาน โดยทำการวางแผนเพื่อนำไปปฏิบัติ และทำการควบคุม การไหลเวียนของสินค้า การบริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมี

ประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นไปจนถึงจุดที่มีการบริโภค เพื่อที่จะบรรลุถึงความต้องการของลูกค้า” โดยในอีกนิยามหนึ่งที่ใช้โดย Institute of logistics and transport คือ “การวางแผนตำแหน่งของทรัพยากรอย่างมีความสัมพันธ์กับเวลา หรือการจัดการกลยุทธ์ของโซ่อุปทานโดยรวม” และ “โซ่อุปทาน” คือ “อนุกรมของเหตุการณ์ ที่มุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งจะรวมเอาการจัดการการผลิต การกระจายสินค้า และการกำจัดทิ้ง รวมถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น การขนส่งการจัดเก็บ และเทคโนโลยีสารสนเทศ”

ฉัตรพล จรูญพิพัฒน์กุล (2561, หน้า 2) กล่าวว่า โลจิสติกส์ ตามนิยามของสำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ หมายถึง กระบวนการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมการเคลื่อนไหลทั้งไปและกลับ และการจัดเก็บวัสดุ สินค้าสำเร็จรูป ตลอดจนสารสนเทศที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากจุดผลิตไปจนถึงจุดที่มีการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยความถูกต้อง และเหมาะสมตามจังหวะเวลา คุณภาพ ปริมาณ ต้นทุน และสถานที่ที่กำหนด

สรุปได้ว่า โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมการเคลื่อนไหลทั้งไปและกลับ และการจัดเก็บวัสดุ สินค้าสำเร็จรูป ตลอดจนสารสนเทศที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากจุดผลิตไปจนถึงจุดที่มีการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยความถูกต้อง และเหมาะสมตามจังหวะเวลา คุณภาพ ปริมาณ ต้นทุน และสถานที่ที่กำหนด

1.2 ความสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์

องค์กรและอุตสาหกรรมจะมีโครงสร้าง และระบบในการกำหนดกลยุทธ์ทางธุรกิจที่ดีในการขับเคลื่อนองค์กรให้มีการดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงกับแรงกดดันของสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยลูกค้ายังมีความต้องการต่อการตอบสนองความต้องการอย่างรวดเร็ว การตอบสนองต่อองค์กรที่มีความหลากหลาย จึงแสดงถึง การประสานงาน และการบูรณาการ กลยุทธ์ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน ซึ่งในความเป็นจริงการใช้กลยุทธ์เป็นศิลปะการใช้ข้อมูลในการปฏิบัติการ การบูรณาการได้อย่างรวดเร็วในการกำหนดแผนในการดำเนินการ และมีความสามารถอย่างมากในการดำเนินการภายใต้สภาวะที่ไม่แน่นอน การจัดการโลจิสติกส์จึงเป็นกลยุทธ์ที่จะช่วยให้บริษัทกำหนด และบรรลุวัตถุประสงค์ เพื่อช่วยให้บริษัทใช้ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้นในขณะที่ยังคงความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของบริษัท จึงเป็นการตอบสนองต่อความไม่แน่นอนอย่างสุดขีดอันเป็นปรากฏการณ์ของสหัสวรรษใหม่ ดังนั้น การเข้าใจหลักการโลจิสติกส์ และการจัดการห่วงโซ่อุปทานจึงเป็นสิ่งจำเป็นอันดับต้น ๆ ในยุคที่มีกระแสการแข่งขันทางธุรกิจอย่างรุนแรง และความเปลี่ยนแปลงความต้องการของลูกค้าที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว

โดยโลจิสติกส์ เป็นการควบคุมการไหลทางกายภาพของวัสดุ และสินค้าโดยมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับการไหลของข้อมูลซึ่งจะช่วยให้องค์กรสามารถรักษาและเพิ่มความยืดหยุ่นและมีการตอบสนองภายใต้สภาพแวดล้อมที่เกิดการเปลี่ยนแปลงได้ (คมสัน โสมณวัตร, 2557, หน้า 6)

ความสำคัญของการดำเนินธุรกิจโดยการใช้โลจิสติกส์ในการจัดการธุรกิจ เนื่องจากมีผลลัพธ์ทั้งหมด 6 ประการ ได้แก่ (คมสัน โสมณวัตร, 2557, หน้า 7)

1. ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า (Speed delivery)

ความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้าเป็นการตอบสนองความต้องการของลูกค้าและทำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจ ซึ่งเป็นผลจากการวางแผน การดำเนินการ การควบคุม และการลดขั้นตอนในการดำเนินการที่ไม่จำเป็น รวมถึงการทำงานที่สอดคล้องกันภายในองค์กรและในห่วงโซ่อุปทาน

2. การไหลลื่นของสินค้า (Physical flow)

การจัดการในกระบวนการเคลื่อนย้ายและลำเลียง (Moving & carriage) ของสินค้ามีความสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถของการแข่งขันทางการตลาดที่มีความซับซ้อน ซึ่งโลจิสติกส์ได้เข้าไปมีบทบาทในฐานะหน้าที่ (Functional) ที่สำคัญของกระบวนการทางการตลาด (สมัยใหม่)

3. การไหลลื่นของข้อมูลข่าวสาร (Information flow)

การไหลลื่นของข้อมูลข่าวสารส่งผลให้เกิดการบูรณาการการทำงานหรือการดำเนินธุรกิจทั้งภายในองค์กรและห่วงโซ่อุปทาน ทำให้แต่ละหน่วยสามารถวางแผนในการดำเนินธุรกิจที่มีต้นทุนที่เหมาะสม และไม่ส่งผลกระทบต่อแต่ละกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งจะนำไปสู่ประโยชน์สูงสุดในการจัดการธุรกิจ

4. การสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value added) ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความต้องการของตลาด (Market demand)

5. ลดต้นทุนในส่วนที่เกี่ยวกับการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าและการดูแล และขนส่งสินค้า (Cargoes handling & carriage cost) โดยต้นทุนเกิดจากการดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่จะมีผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน

6. เพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพของการแข่งขัน (Core competitiveness)

สรุปได้ว่า การจัดการโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจในการลดต้นทุน การเพิ่มผลกำไร และการตอบสนองกับความต้องการของลูกค้า และนอกจากนี้การบริหารโลจิสติกส์ยังมีความสำคัญต่อการจัดการในภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งในเรื่องการเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทำงาน และการก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมในเรื่องของการลดข้อผิดพลาดต่าง ๆ ที่เกิดจากระบบการทำงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ และสามารถป้องกันเหตุร้ายแรงที่จะเกิดขึ้นได้

1.3 การบริหารโลจิสติกส์

การบริหารโลจิสติกส์ (Logistics administration) จะให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงระหว่างการไหลของวัตถุดิบ (Material flow) และ การไหลของข้อมูล (Information flow) ดังนี้ (คมสัน โสมณวัตร, 2557, หน้า 18 - 22)

1. การไหลของวัตถุดิบ (Material flow) เป็นการวางแผน การพัฒนา การเชื่อมประสาน การกำกับการดำเนินการ การควบคุม และการทบทวนการไหลของวัตถุดิบจากจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ โดยต้องมีการบูรณาการการจัดการของกระบวนการนำเข้า กระบวนการส่งผ่าน และกระบวนการนำออก โดยเริ่มต้นจากการเชื่อมประสาน และนโยบายที่คาดหวังให้เกิดประสิทธิภาพของการไหลของวัตถุดิบ แต่ในระดับปฏิบัติการจะเริ่มต้นดำเนินการโดยบูรณาการระหว่างกระบวนการจัดหา การผลิต และการกระจายสินค้า ส่วนในการดำเนินการภายในองค์กรต้องมีการเพิ่มการบูรณาการ และการติดต่อประสานงานของแต่ละกิจกรรมในแต่ละแผนก โดยกระบวนการภายในเป็นจุดเริ่มต้นในการปรับปรุงในการเพิ่มประสิทธิภาพ โดยต้องมีการเชื่อมโยงผู้ผลิตสินค้า (Supplier) กับลูกค้า ในช่วงเริ่มต้นควรต้องมีการปรับปรุงการทำงานแบบเชื่อมประสานกันในพื้นที่อุปทาน (Supply side) ซึ่งหัวใจสำคัญของการพัฒนาในส่วนกระบวนการภายใน ได้แก่ 1) การพัฒนาและประเมินผู้ผลิตสินค้า (Supplier) 2) การสั่งซื้อ 3) ระบบการติดต่อ และ 4) การเชื่อมโยงตัวชี้วัด ส่วนขั้นตอนต่อมา คือ การเพิ่มการทำงานแบบเชื่อมประสานกับลูกค้าอันดับแรก (First-tier customers) โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มลูกค้าในตลาด (Customer marketing) รวมถึงการตลาดอุตสาหกรรม (Industrial marketing) ดังนั้นการประเมินวัสดุ (Material assessment : MA) จึงเป็นเครื่องมือในการคำนวณการจัดการการไหลของวัตถุดิบ โดยในช่วงเริ่มต้นให้ความสำคัญในส่วนของการปฏิบัติการขององค์กร แต่ในระดับนโยบายก็มีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการไหลที่สัมพันธ์กับบทบาทหน้าที่แต่มีส่วนสำคัญกับการตลาด การพัฒนา และการปรับปรุงทางวิศวกรรมด้วย

2. การไหลของข้อมูล (Information flow) ข้อมูลนับว่าเป็นหัวใจสำคัญในการปลดล็อกการตอบสนอง และการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า จากความจำเป็นในการขนส่งสินค้าในตรงต่อเวลา มีคุณภาพ และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งข้อมูลที่ใช้สำหรับการจัดการโลจิสติกส์ประกอบไปด้วย 2 ส่วน ได้แก่

2.1 ข้อมูลความต้องการในฝั่งลูกค้า (Demand side information) ได้แก่ ความต้องการสินค้าของลูกค้า ซึ่งมีความจำเป็นต่อทราบ เพื่อผู้ประกอบการจะได้สามารถวางแผนการผลิตได้ถูกต้องตามหลักการจัดการโลจิสติกส์

2.2 ข้อมูลในส่วนของการสนับสนุน (Supply side information) เป็นข้อมูลในส่วนปลายน้ำ ได้แก่ หุ่นส่วนในห่วงโซ่อุปทานและลูกค้า โดยจะต้องรู้ว่าสินค้าจะถูกส่งไปโดยผู้ผลิตสินค้าเมื่อไร ในปริมาณเท่าไร หรือจำเป็นต้องมีการจัดการในกรณีพิเศษหรือไม่ เพื่อสร้างกระบวนการในการส่งมอบที่มีประสิทธิภาพและเกิดความพึงพอใจแก่ลูกค้า รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการกระบวนการผลิตด้วย ดังนั้นหัวใจสำคัญของการจัดการการไหลของข้อมูล ได้แก่ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันภายในห่วงโซ่อุปทาน โดยพบว่า ยังมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลมากเท่าไร ความคล่องตัวในการจัดการ และการผลิตก็จะมีประสิทธิภาพมากขึ้นเท่านั้น ลดความสูญเสียอันเกิดจากการวางแผนในเรื่องทรัพยากรผิดพลาด ลดความสับสน ลดต้นทุนการผลิต รวมถึงจะสามารถแก้ไขปัญหาได้ในระยะเวลาอันสั้น นอกจากนี้ การจัดการการไหลของข้อมูลจะต้องทันเวลา (Real time) กล่าวคือ มีความถูกต้อง ทันสมัย และผู้ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานทุกหน่วยจะต้องสามารถรู้ข้อมูลได้ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ โดยรูปแบบการไหลของข้อมูลสามารถแบ่งตามการแลกเปลี่ยนข้อมูลได้เป็น 2 รูปแบบ คือ 1) การแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบชั้นเดียว (Monolayer information sharing) เป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลในแต่ละหน่วยภายในห่วงโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำตามลำดับ เช่น การแลกเปลี่ยนข้อมูลความต้องการวัตถุดิบจากโรงงานผลิตไปยังผู้ผลิตสินค้า เพื่อให้ผู้ผลิตสินค้าวางแผนในการผลิตวัตถุดิบหรือจัดหาวัตถุดิบ เพื่อนำส่งแก่โรงงานผลิตต่อไป แต่ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบชั้นเดียวจะไม่มีมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข้ามลำดับในห่วงโซ่อุปทาน และ 2) การแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบหลายชั้น (Multilayer information sharing) เป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลภายในห่วงโซ่อุปทานที่มีความซับซ้อน โดยที่ทุกหน่วยภายในห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำสามารถรับรู้ข้อมูลได้ทั้งหมด

การกำหนดกลยุทธ์ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลสามารถกำหนดได้ตามระดับความลึกของข้อมูล กล่าวคือ ระดับข้อมูลสำหรับการสื่อสาร (Information communication) จะใช้ในการสั่งวัตถุดิบ สินค้า หรือการดำเนินการต่าง ๆ ซึ่งเป็นข้อมูลในระดับต้นน้ำ ระดับข้อมูลสำหรับการเชื่อมประสาน และการเชื่อมโยงการทำงาน (Information coordination and cooperation) เช่น ข้อมูลสำหรับการบริหารสินค้าคงคลัง การพยากรณ์ และ ระยะเวลาในการรอกอยสินค้า (Lead time) ซึ่งเป็นข้อมูลที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและลดต้นทุนได้ และระดับข้อมูลที่ก่อให้เกิดความร่วมมือ (Information collaboration) เป็นข้อมูลที่ก่อให้เกิดองค์ความรู้ และเกิดการเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานระหว่างหุ่นส่วนในการดำเนินธุรกิจร่วมกัน อุปสรรคสำคัญในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ได้แก่ วัฒนธรรม การเงิน เทคนิค และองค์กร ซึ่งมีผลต่อการขัดขวางในการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจเป็นอย่างมาก

การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยภายในห่วงโซ่อุปทานก่อให้เกิดผลดี ดังนี้

1. การสร้างประสิทธิภาพดำเนินธุรกิจที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้
2. เพิ่มประสิทธิภาพด้านเวลา
3. ระยะเวลาในการวางแผนที่สั้นลง
4. สามารถรักษาความสัมพันธ์ระหว่างหุ้นส่วน
5. เกิดการเชื่อมโยงและการทำงานเชื่อมประสานกันภายในห่วงโซ่อุปทาน
6. มีระบบการควบคุมเพียงจุดเดียว
7. มีระบบการบูรณาการข้อมูล

ฉะวีรินทร์ ท้าวเมืองมา (2554, หน้า 30) กล่าวถึง การบริหาร โลจิสติกส์ภายใต้ความผันผวนว่า ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่เข้มข้นขึ้น อันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ผลักดันให้ภาคธุรกิจต้องยกระดับความสามารถในการดำเนินธุรกิจในทุกวิถีทางที่เป็นไปได้ โดยเฉพาะการบริหาร โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน เนื่องจากเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหลายองค์การ ตั้งแต่ธุรกิจระดับต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ และลูกค้า การบริหารจัดการที่ดีจะส่งผลให้เกิดการลดระยะเวลาในการรอคอยสินค้า (Lead time) และเวลาที่สูญเสีย (Loss time) ในกระบวนการโซ่อุปทานได้ถูกร้อยเรียงอย่างเป็นระบบ เปรียบเสมือนทุกกระบวนการได้ถูกนำมาต่อเป็นสายโซ่เดียวกัน ทั้งการลดต้นทุนธุรกิจ และสร้างมูลค่าเพิ่มใหม่ ๆ เสนอลูกค้า การบริหารจัดการกระบวนการนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่อุปทาน หรือโลจิสติกส์จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นความได้เปรียบทางการแข่งขัน ทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ จึงกล่าวได้ว่า ทุกขั้นตอนมีความต่อเนื่อง และไม่สามารถที่จะปล่อยให้เกิดการหยุดชะงักได้ ดังนั้น ปัญหาโซ่อุปทานส่วนใหญ่มักเกิดจากความเสี่ยงในสิ่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ เช่น ภัยธรรมชาติ ความขัดแย้งของแรงงาน การล้มละลายของผู้ส่งมอบ ภัยสงคราม และการใช้ความรุนแรง เพื่อเรียกร้องทางการเมือง เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้ล้วนส่งผลกระทบต่อให้ระบบเกิดการชะงักหรือความล่าช้าในการรับปัจจัยการผลิต และอาจส่งผลกระทบต่อยอดขายและต้นทุนที่เพิ่มขึ้น โดยทั่วไปผู้จัดการโรงงานมักให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลระหว่างการจัดเก็บสต็อกกำลังการผลิต และระบบสนับสนุนตลอดทั้งโซ่อุปทาน แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นกับปัจจัยอื่น ๆ เช่น ต้นทุน ปริมาณ ราคาขาย คุณภาพ ระดับการบริการ ความปลอดภัย และคุณค่าสินค้านั้น ผู้ผลิตชั้นนำอย่าง เดลต้า และ โตโยต้า ได้มุ่งจำแนกความเสี่ยง เพื่อระบุกลยุทธ์บรรเทาความเสี่ยงจากผลกระทบด้วยเหตุนี้การบริหารความเสี่ยงจึงสนับสนุนการสร้างประสิทธิผลโซ่อุปทาน เพื่อไม่ให้เกิดกระบวนการไหลเกิดการสะดุด ประเด็นเหล่านี้เกี่ยวข้องกับการบรรเทาปัญหาความเสี่ยงของโซ่อุปทาน

ในหลาย ๆ กรณีที่เกิดขึ้น ประสิทธิภาพของระบบโซ่อุปทานเป็นสิ่งจำเป็น แต่ไม่เพียงพอจะทำให้ห่วงโซ่การมีความได้เปรียบเหนือคู่ต่อสู้ได้ องค์การที่สร้างระบบโซ่อุปทานให้มีความคล่องตัว ปรับตัวได้ง่าย และมีการตอบสนองผลประโยชน์เท่านั้น จึงจะมีความได้เปรียบมากกว่าวิธีการรับมือกับความผันผวนต่าง ๆ เหล่านั้น องค์การสามารถสร้างระบบโซ่อุปทานที่คล่องตัวได้โดยการทำตามกฎ 6 ประการ ดังนี้ (ณัชไรวินท์ ท้าวเมืองมา, 2554, หน้า 33)

1. ให้ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านอุปสงค์และอุปทานกับคู่ค้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พวกเขาตอบสนองได้อย่างรวดเร็ว ตัวอย่างเช่น Cisco ได้สร้างระบบ E-Hub ซึ่งเชื่อมต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนกับบริษัททางอินเทอร์เน็ต ทำให้บริษัทมีข้อมูลด้านอุปสงค์และอุปทานในเวลาเดียวกัน สามารถติดตามและรับทราบการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว การกำจัดความล่าช้าด้านข้อมูลข่าวสารเป็นก้าวแรกของการสร้างระบบสนองสินค้าที่คล่องตัว

2. การสร้างความร่วมมือกับผู้ผลิตชิ้นส่วนและลูกค้า เพื่อให้ห่วงโซ่การทำงานร่วมกันทั้งการออกแบบหรือแก้ไขกระบวนการ องค์ประกอบและสินค้า รวมถึงการสร้างแผนสำรอง ตัวอย่างเช่น Taiwan Semiconductor Manufacturing Company ซึ่งเป็นผู้ผลิตเซมิคอนดักเตอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ได้ให้เครื่องมือ ข้อมูล และแบบจำลองกับผู้ผลิตชิ้นส่วนและลูกค้า เพื่อให้พวกเขาได้เปลี่ยนการออกแบบและกระบวนการทางวิศวกรรมได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว

3. การออกแบบสินค้าที่มีชิ้นส่วนและกระบวนการเหมือนกัน แต่มีความต่างกันเฉพาะส่วนสุดท้ายของกระบวนการผลิต ซึ่งบริษัท Lee เรียกกลยุทธ์นี้ว่า “การเลื่อน (Postponement)” เป็นวิธีที่ดีที่สุดในการตอบสนองความต้องการที่ไม่คงที่ เพราะองค์การสามารถผลิตสินค้าต่อเมื่อได้ข้อมูลความต้องการของลูกค้าที่แน่นอนแล้ว หรือ Xilinx ซึ่งเป็นบริษัทผลิต Programmable Logic Chip ป้อนคำสั่งได้ที่ใหญ่ที่สุด ได้ใช้วิธีนี้อย่างสมบูรณ์แบบ ลูกค้าสามารถเลือกป้อนข้อมูลในแผงวงจรผ่านอินเทอร์เน็ต สำหรับชิ้นส่วนที่ต่างกันหลังจากซื้อสินค้าพื้นฐานแล้ว Xilinx จึงไม่ค่อยประสบปัญหาด้านสินค้าคงเหลือ

4. เก็บสินค้าคงเหลือที่ไม่แพง และไม่ใช้พื้นที่ในการจัดเก็บมาก ซึ่งเป็นต้นเหตุของปัญหาคอขวด ตัวอย่างเช่น ผู้ผลิตเสื้อผ้า H&M Mango และ Sara ได้เก็บชิ้นส่วน ชิป ตะขอ และกระดุม เพื่อให้บริษัทสามารถผลิตสินค้าได้แม้ระบบโซ่อุปทานเกิดความเสียหาย

5. สร้างระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ทำให้องค์การสามารถตอบสนองต่อความต้องการที่ไม่คาดคิดได้ ซึ่งองค์การไม่ต้องลงทุนระบบโลจิสติกส์ด้วยตนเอง แต่สามารถร่วมมือกับ 3PLs ได้

6. สร้างทีมที่รู้วิธีการใช้แผนสำรอง แน่ใจว่าวิธีหนึ่ง คือ องค์การจะต้องฝึกฝนผู้บริหาร และเตรียมแผนรับมือกับวิกฤตที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

สรุปได้ว่า หลักการสำคัญของการบริหาร โลจิสติกส์ คือ มุ่งเน้นการแบ่งแยกงานไปตามความถนัด องค์การธุรกิจจะมอบหมายงานที่ตนเองมีความเชี่ยวชาญน้อยกว่า หรือมีต้นทุนในการดำเนินการสูงกว่าไปให้กับผู้ให้บริการภายนอกโดยเฉพาะงาน โลจิสติกส์ โดยองค์การจะเลือกดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมหลัก เช่น ด้านการตลาด การผลิต ด้านที่เกี่ยวข้องกับเทคนิคการวิจัยและพัฒนา การควบคุมคุณภาพ หรือกิจกรรมอื่น ๆ ซึ่งมีสาระสำคัญหรือเป็นความลับขององค์การ โดยมอบหมายงานที่มีความสำคัญน้อยกว่าไปให้กับผู้ให้บริการภายนอก ซึ่งมีต้นทุนในการดำเนินงานที่ต่ำกว่า และมีประสิทธิภาพดีกว่าที่บริษัทจะเป็นผู้ดำเนินการด้วยตนเอง การมอบหมายงานนี้ยังมีจุดประสงค์หลักในการกระจายต้นทุน (Cost diversity) และกระจายความเสี่ยงอีกด้วย

1.4 แนวทางการพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

ปัจจุบัน ตามการจัดอันดับ Logistic Performance Index โดย World Bank ปี 2018 ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ดังนั้น เพื่อให้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์สามารถเพิ่มขีดความสามารถ และเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้มากขึ้น ประเทศไทยได้มีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ซึ่งมีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาค โดยผ่านการดำเนินงานตาม 3 ยุทธศาสตร์หลักได้แก่ 1) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก และ 3) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ โดยแนวทางการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ที่ดี และการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสามารถสรุปได้ดังนี้ (กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, 2561, หน้า 26 - 30)

1. การดำเนินธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ตามหลัก Seven R's ของโลจิสติกส์

หลัก Seven R's เป็นหลักการที่นิยมใช้มากที่สุดในการบริหารการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งประกอบไปด้วย 1) การจัดส่งตัวผลิตภัณฑ์ที่ถูกต้อง (Right product) 2) การจัดส่งผลิตภัณฑ์ในจำนวนที่ถูกต้อง (Right quantity) 3) การจัดส่งผลิตภัณฑ์ในสภาพที่เหมาะสม (Right condition) 4) การดำเนินการจัดส่งสินค้าที่ถูกต้องเหมาะสม (Right place) 5) มีการดำเนินการจัดส่งสินค้าภายในกำหนดเวลา (Right time) 6) มีการจัดส่งสินค้าไปยังลูกค้าที่ถูกต้อง (Right customer) และ 7) มีราคาในการจัดส่งที่เหมาะสม (Right price)

2. การใช้วิธีแบบผสมผสานลักษณะในการดำเนินการให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์

ในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์นั้นควรมีการบูรณาการลักษณะการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics function) ในรูปแบบต่าง ๆ ร่วมกัน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่ง และความ

พึงพอใจต่อลูกค้ามากที่สุด ซึ่งลักษณะของธุรกิจโลจิสติกส์สามารถ แบ่งได้เป็น 4 ลักษณะ (Logistics functions) ประกอบไปด้วย 1) การขนส่ง (Transportation) ได้แก่ ทางอากาศ ทางรถไฟ ทางถนน ทางน้ำ และทางท่อ ซึ่งการเลือกลักษณะการขนส่งในวิธีการต่าง ๆ เหล่านี้ให้เหมาะสมนั้น จะเป็นการสร้างความพึงพอใจลูกค้าพึงพอใจ 2) คลังสินค้า (Warehousing) สินค้าที่ถูกเก็บไว้ใน คลังก่อนการส่งต่อซึ่งจะเป็นจากเก็บสินค้าหลังจากได้รับมา (Receiving) การเก็บรักษา (Storing) การเก็บสินค้าก่อนขนส่งต่อ (Shipping) ระหว่างผู้ผลิตและผู้กระจายสินค้า 3) การบริหารจัดการ ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ที่มากกว่า 1 บริการ (3&4 PL Logistics - Third Party Logistics 3PLs) ส่วน Forth Party Logistics 4PLs นั้นจะเป็นผู้เชี่ยวชาญด้าน โลจิสติกส์ โดยทำหน้าที่เป็นผู้รับจ้าง ทั่วไป (General contractor) ที่จะดูแลภาพรวมการให้บริการด้าน โลจิสติกส์ในลักษณะต่าง ๆ ทั้งหมด โดยทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการ และ 4) โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse logistics) เป็น การจัดการสินค้าที่ส่งคืน (Return) นำกลับมาใช้ใหม่ (Reuse) การนำมารีไซเคิลเพื่อนำกลับมาใช้ (Recycling) และการนำไปทิ้ง (Disposal) ซึ่งจะเป็นการจัดการของในทางย้อนกลับจากลูกค้า (Customer) ไปสู่ผู้จัดส่ง (Supplier)

3. คุณค่าทางโลจิสติกส์ที่ส่งให้กับลูกค้า (Logistics value proposition)

ผู้ที่ทำหน้าที่บริหารจัดการโลจิสติกส์นั้น ควรมีความสามารถที่จะพิจารณาถึงความสมดุล ระหว่างราคาที่เกิดขึ้นในการให้บริการ โลจิสติกส์กับลูกค้า กับระดับการบริการที่ลูกค้าพึงจะได้รับ ซึ่งเป็นการบริหารจัดการทำธุรกิจโลจิสติกส์นั้น เป็นการพิจารณาแบบบูรณาการร่วมกันระหว่าง การสามารถตอบสนองความพึงพอใจให้ลูกค้าในขณะที่ราคารวมแล้วจะอยู่ที่ระดับน้อยที่สุด (Achieve customer satisfaction at the lowest total cost) ซึ่งการให้บริการที่ลูกค้าพึงพอใจ และการ ทำให้ราคาในการบริการน้อยลงนั้นเป็นหัวใจหลักในคุณค่าทางโลจิสติกส์ที่ส่งให้กับลูกค้า

4. เป้าหมายและกลยุทธ์ของโลจิสติกส์ (Logistics goals and strategies)

โลจิสติกส์นั้นมีเป้าหมายร่วมกันระหว่างการบริหารจัดการซัพพลายเชน (Supply chain management) เพื่อที่จะให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งเป้าหมายของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ (Logistics goals) ที่ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นพ้องต้องกันนั้นมีดังต่อไปนี้ 1) ความสามารถในการตอบสนอง (Rapid response capability) ที่รวดเร็วต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาด และการ เปลี่ยนแปลงในการสั่งซื้อของลูกค้า 2) การลดความแปรผันต่าง ๆ ในการให้บริการโลจิสติกส์ (Minimize variances in logistics service) 3) การลดจำนวนของคงคลังสินค้าเพื่อลดค่าใช้จ่าย (Minimize inventories to reduce cost) 4) จัดเรียง รวบรวมสินค้าที่จะจัดส่งโดยการจัดเป็นกลุ่ม สินค้าตามที่จะจัดส่ง (Consolidate product movement by grouping shipment) 5) การรักษาไว้ซึ่ง คุณภาพการให้บริการที่สูง และการปรับปรุงการให้บริการอย่างต่อเนื่อง (Maintain high quality and

engage in continuously improvement) 6) การให้การสนับสนุนตลอดอายุของผลิตภัณฑ์ และการย้อนกลับของห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์ (Support entire product life-cycle and Reverse logistics supply chain)

ซึ่งการที่จะทำให้กลยุทธ์ของการให้บริการ โลจิสติกส์ (Logistics strategy) มีประสิทธิภาพนั้นขึ้นอยู่กับยุทธวิธีดังต่อไปนี้

1. การประสานงานระหว่างการจัดการด้านการขนส่ง คลังสินค้า การบรรจุหีบห่อผลิตภัณฑ์ เป็นต้น เพื่อที่จะสร้างคุณค่ามากที่สุดให้แก่ลูกค้า

2. ทำการบูรณาการห่วงโซ่อุปทาน

3. การแทนที่ด้วยข้อมูลสำหรับสินค้าคงคลัง ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.1 การมีสถานที่ตั้งที่เหมาะสม (Select the right location) ทั้งนี้จะพิจารณาได้จากการดูทางการจัดส่ง และการส่งย้อนกลับของโลจิสติกส์ พิจารณาคู่ไปกับแผนที่ตามจุดที่ตั้งต่าง ๆ ในแผนที่ว่าจุดใดจะทำให้ประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจสูงสุด

3.2 พัฒนากลยุทธ์ของการนำเข้า และส่งออกให้ได้ผลดีที่สุด (Develop an effective export import strategy) โดยพิจารณาจากปริมาณของที่จะทำการนำเข้า และส่งออก และพิจารณาว่าตำแหน่งที่เป็นตำแหน่งที่ดีและเหมาะสมทางกลยุทธ์สำหรับเป็นจุดวางคลังสินค้า

3.3 เลือกจุดที่จะเป็นตำแหน่งสำหรับคลังสินค้า (Select warehouse location) ซึ่งจะพิจารณาจากตำแหน่งของคลังสินค้า และตลาดที่มีตามตำแหน่งต่าง ๆ ในแผนที่ และดำเนินการจัดตั้งคลังสินค้าในจุดที่ได้ผลดีที่สุด

3.4 ทำการเลือกวิธีการในการขนส่ง และผู้ส่ง (Select transportation modes and carriers) โดยทำการเลือกโดยผสมผสานวิธีการในการขนส่งที่จะมีประสิทธิภาพสูงที่สุดในการเชื่อมโยงระหว่างผู้จำหน่าย ผู้ผลิต คลังสินค้า ผู้กระจายสินค้า และลูกค้า

3.5 เลือกจำนวนหุ้นส่วนอย่างเหมาะสม (Select the right number of partners) โดยการเลือกจำนวนที่เหมาะสมของ Firm Freight Forwarder 3PL และ 4PL เพื่อจะใช้ในการจัดการโลจิสติกส์แบบไปข้างหน้าและย้อนกลับ (Forward & Reverse Logistics)

3.6 การลดค่าใช้จ่ายสินค้าคงคลัง (Develop stage of the art information systems) โดยเป็นการติดตามอย่างถูกต้อง และรวดเร็วผ่านข้อมูล ความต้องการสินค้า และตำแหน่งที่ตั้งของสินค้า

3.7 สินค้าคงคลังที่มีอยู่จริง สามารถถูกแทนได้ด้วย (Physical inventory can be replaced)

3.8 การปรับปรุงการสื่อสาร (Improve communication) โดยการคุยกับผู้ผลิตสินค้า และหารือแผนกับผู้ผลิตสินค้า

3.9 ทำงานร่วมกับผู้ผลิตสินค้า (Collaborate with suppliers) ใช้เครื่องมือต่าง ๆ เพื่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง และแบ่งปันข้อมูลที่ได้จากแนวโน้มที่สังเกตเห็น

3.10 ติดตามสินค้าคงคลังอย่างเที่ยงตรง (Track inventory precisely) ซึ่งสามารถทำได้โดยการใช้ GPS และ Bar code systems

3.11 ทำให้สินค้าคงคลังนั้นอยู่ในการส่งผ่าน (Keep inventory in transit) เช่น การใช้ท่าเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Cross docking)

3.12 การใช้ศูนย์การชะลอเวลา (Use postponement centers) หลีกเลี่ยงการเติมคลังสินค้าด้วยการปะปนที่ผิดของสินค้าสำเร็จรูป โดยการตั้งศูนย์การชะลอเวลาเพื่อชะลอเวลาของกลุ่มของผลิตภัณฑ์จนกระทั่งได้รับการสั่งสินค้าจริง

3.13 ผสมการส่งมอบให้เข้ากันกับความต้องการ (Mix shipment to match need) จับคู่การส่งให้เที่ยงตรงกับความต้องการของลูกค้า โดยการผสมความแตกต่างของรหัสของสินค้า (Stock keeping units, SKUs) บนแท่นวางสินค้าตัวเดียวกัน โดยการผสมแท่นวางสินค้าจากผู้ผลิตสินค้าต่าง ๆ

3.14 อย่ารอคิวที่ศุลกากร (Don't wait in line at customs) เพื่อจะเป็นการลดเวลาที่ศุลกากรให้ทำการนำสินค้าออก (Clearing freight) ขณะที่สินค้ากำลังเดินทางอยู่ทางน้ำหรือทางอากาศ

4. ลดจำนวนหุ้นส่วนในห่วงโซ่อุปทานให้มีจำนวนน้อยที่มีประสิทธิภาพ (Reducing supply chain partners to an effective minimum number) เนื่องจากการมีหุ้นส่วนที่มีจำนวนมากนั้น จะทำให้การบริหารจัดการยาก และมีค่าใช้จ่ายที่สูง ซึ่งการลดจำนวนหุ้นส่วนให้มีปริมาณที่เหมาะสมนั้นจะทำให้ลดค่าใช้จ่ายในด้านการดำเนินการ (Operating cost) เวลาที่ทีมใช้ในการทำตามความต้องการของลูกค้าให้เป็นจริงขึ้นมา (Cycle time) และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory holding cost)

5. การรวมความเสี่ยง (Risk pooling) การลดความไม่แน่นอนหรือเพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น โดยการรวมศูนย์เพื่อให้ความแปรปรวนชดเชยกันเอง โดยทั่วไปแล้วผู้ผลิตและผู้ค้าปลีกนั้น จะประสบกับความแปรปรวนกับความต้องการสินค้า ซึ่งผลิตภัณฑ์เหล่านั้นสามารถดึงมารวมกันได้สำหรับประเภทของสินค้าคงคลังที่คล้ายกันในคลังสินค้าที่เป็นศูนย์กลาง เพื่อที่จะผ่อนภาระโดยรวมในการที่ต้องมีสินค้าคงคลังไว้สำหรับแต่ละผลิตภัณฑ์แต่ละอย่าง ซึ่งในการดำเนินการนี้จะเป็นการลดค่าใช้จ่ายของการเก็บรักษา (Storage cost) และการไม่มีของในคลังสินค้า (Stock out risk)

6. การมีผังงานของสินค้า และข้อมูล (Flow of goods and information) โดยระบบภายในของบริษัทนั้น ควรมีการบูรณาการร่วมกัน และมีการทำงานร่วมกันระหว่างแผนกต่าง ๆ เช่น แผนกจัดซื้อ (Purchasing) แผนกการขนส่ง (Logistics) แผนกการควบคุมการผลิต (Production control) แผนกวิจัยและพัฒนา (R&D) แผนกการตลาดและการขาย (Marketing and sales) แผนกการกระจายสินค้า (Distribution) รวมถึงการจัดแนวและการบูรณาการร่วมกันตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน โดยข้อมูลของลูกค้าจะมาจากทางใบสั่งซื้อของลูกค้า กิจกรรมทางการตลาด และการคาดการณ์ในอนาคต

1.5 แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์

การส่งออกไทยที่มีการขยายตัวในช่วง 5 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2561 จากเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญของไทยที่ฟื้นตัว รวมถึงการดำเนินโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ส่งผลให้ภาคการขนส่งไทยที่เป็นอุปสงค์สืบเนื่อง (Derived demand) เพิ่มขึ้นรองรับกิจกรรมในระบบเศรษฐกิจที่อยู่ในทิศทางที่ดี รวมถึงภาคการท่องเที่ยวที่มีบทบาทต่ออุตสาหกรรมขนส่งก็มีสถานการณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง เช่นเดียวกัน (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2561, หน้า 2)



ภาพประกอบ 2 สถานการณ์ปัจจุบัน แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์ปี พ.ศ. 2561

ที่มา : ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2561, หน้า 2

ภาคโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2561 คาดว่าเติบโตต่อเนื่องที่ร้อยละ 8 โดยมีมูลค่าภาคขนส่งที่ 973,728 ล้านบาท จากภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและเศรษฐกิจคู่ค้าสำคัญ อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2560 ถือว่าชะลอตัวลงเล็กน้อยจากการเติบโตของการขนส่งทางอากาศที่เริ่มอืดตัว โดยการขนส่งทางน้ำมีทิศทางการเติบโตที่ดีขึ้น ในปี พ.ศ. 2561 มูลค่าการขนส่งทางน้ำอยู่ที่ 175,457 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ต่ำกว่าอัตราการเติบโตในปี พ.ศ. 2560

เล็กน้อยที่ร้อยละ 5.9 ทั้งนี้การขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากภาคการส่งออกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในไตรมาสแรก ปี พ.ศ. 2561 จากการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก

2. การขนส่งสินค้าทางน้ำ

ผู้วิจัยได้ศึกษาการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 การขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

จังหวัดพระนครศรีอยุธยามีสภาพภูมิศาสตร์ และมีวิถีชีวิตที่สัมพันธ์กับการคมนาคมทางน้ำมายาวนาน แม่น้ำไหลผ่าน 4 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำน้อย รวมความยาวประมาณ 200 กิโลเมตร แม่น้ำสายสำคัญของจังหวัด ยังเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางน้ำที่สำคัญของภาคกลาง ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก ซึ่งเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้าหลายชนิดทั้งวัสดุก่อสร้าง ผลผลิตการเกษตร ปุ๋ย และถ่านหิน เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันมีท่าเรือสินค้า โรงงาน และคลังสินค้าเป็นจำนวนมากกว่า 70 แห่ง ที่ตั้งเรียงรายอยู่ตลอดสองฝั่งของแม่น้ำทั้งสองเส้นทาง คมนาคมทางน้ำสายสำคัญ สรุปได้ดังนี้ (วิทยา ยาม่วง, 2559, หน้า 12)

1. แม่น้ำเจ้าพระยา เริ่มจากปากแม่น้ำโพจังหวัดนครสวรรค์ ผ่านเขื่อนเจ้าพระยาที่จังหวัดชัยนาท ไหลผ่านจังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดอ่างทอง เข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ผ่านอำเภอบางบาล อำเภพระนครศรีอยุธยา อำเภอบางปะอิน และอำเภอบางไทร รวมความยาวของแม่น้ำนี้ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 55 กิโลเมตร มีความกว้างประมาณ 85 - 90 เมตร

2. แม่น้ำป่าสัก ต้นกำเนิดที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ไหลผ่านอำเภชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี อำเภแก่งคอย และอำเภเสาไห้ จังหวัดสระบุรี ไหลเข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่อำเภท่าเรือ อำเภนครหลวง แล้วไหลไปรวมกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภพระนครศรีอยุธยา หน้าวัดพนัญเชิงวรวิหาร ความยาวที่ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 52 กิโลเมตร มีความกว้างประมาณ 85 - 90 เมตร

3. แม่น้ำลพบุรี เป็นลำน้ำธรรมชาติเริ่มต้นที่ตำบลม่วงหมู อำเภเมือง จังหวัดสิงห์บุรี ไหลผ่านจังหวัดลพบุรี เข้าเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่อำเภบ้านแพรก อำเภมหาราช อำเภอบางปะหัน และอำเภพระนครศรีอยุธยา ไหลไปบรรจบกับแม่น้ำป่าสักที่หน้าวัดทองปู้ในเขตอำเภพระนครศรีอยุธยา ความยาวที่ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 62.5 กิโลเมตร มีความกว้างประมาณ 50 - 90 เมตร

4. แม่น้ำน้อย เป็นลำน้ำธรรมชาติรับน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาเหนือเขื่อนเจ้าพระยาที่ประตูระบายน้ำบรมธาตุ ไหลผ่านจังหวัดชัยนาท จังหวัดสิงห์บุรี จังหวัดอ่างทอง เข้าเขตจังหวัด

พระนครศรีอยุธยาที่อำเภอผักไห่ อำเภอเสนา และอำเภอบางไทร ไปบรรจบกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่ตำบลบางไทร ความยาวที่ไหลผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประมาณ 30 กิโลเมตร มีความกว้างประมาณ 50 - 90 เมตร

ในปัจจุบันนี้จะเห็นได้ว่าการขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่องตามการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากภาคอุตสาหกรรมและการค้าของจังหวัด ซึ่งปัจจุบันมีการตั้งโรงงานและท่าเรืออย่างเรียงรายตลอดสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก

2.2 การส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศกัมพูชา

โดยปกติแล้วการส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศกัมพูชานั้น สามารถทำได้ทุกช่องทางของการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางรถ ทางเรือ และทางอากาศ

กัมพูชามีสนามบินนานาชาติ 2 แห่ง คือ ที่เมืองเสียมเรียบ และกรุงพนมเปญ ที่มีสายการบินต่างประเทศหรือ AIR CARGO ให้บริการแต่การขนส่งทางอากาศไปยังกัมพูชาผ่าน 2 สนามบินหลักนี้ยังไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากหลายสาเหตุ ประกอบด้วย

1. ค่าใช้จ่ายแพงกว่าทางเรือหรือทางรถ 3-5 เท่า
2. การเคลียร์สินค้าที่สนามบินยังมีความยุ่งยาก และขั้นตอนมาก
3. เอกสารใบอนุญาตที่ต้องใช้ และการเสียภาษีในอัตราที่สูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถ

เหตุผลหลัก ๆ ด้านดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ประกอบการสนใจ ที่จะส่งไปโดยวิธีการอื่นมากกว่า การส่งไปทางแอร์ นอกจากการขนส่งทางอากาศแล้ว การส่งสินค้าไปกัมพูชา ยังสามารถส่งไปทางเรือได้อีกวิธีหนึ่ง โดยกัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกที่เมืองสีหนุวิลล์ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ ห่างจาก กรุงพนมเปญ ซึ่งเป็นเมืองหลวงประมาณ 230 กิโลเมตร หรือใช้เวลาเดินทางประมาณ 12-18 ชม. เป็นท่าเรือที่สามารถรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งจากท่าเรือของประเทศไทย และท่าเรือต่าง ๆ ทั้งจากประเทศจีน และประเทศสิงคโปร์ ได้ประมาณ 400 TEU / เดือน ถึงแม้ว่าปริมาณยังน้อยมาก เมื่อเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง คือ อยู่ที่ 300,000 TEU / เดือน อันเนื่องมาจากท่าเรือสีหนุวิลล์ยังเป็นที่เรือขนาดเล็ก และความนิยมในการส่งออกไปยังกัมพูชาทางเรือยังน้อย ด้วยข้อจำกัดมากมาย ไม่ว่าจะเป็นสายเรือที่มีบริการยังจำกัด ทำให้ค่าเฟรทสูง อีกทั้งท่าเรือตั้งห่างจากเมืองหลวงที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของประเทศ กว่า 200 กิโลเมตรนั้น หมายความว่า หากส่งสินค้าไปกัมพูชาทางเรือ ต้องเสียค่าขนส่งสินค้าจากท่าเรือ เพื่อไปยังเมืองหลวงอีกหลายร้อยเหรียญ

การขนส่งสินค้าระหว่างไทย-กัมพูชา ผ่านทางท่าเรือ ได้แก่ 1) ท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือสีหนุวิลล์ และ 2) ท่าเรือจังหวัดตราด - ท่าเรือออกยามง ซึ่งมีต้นทุนต่ำ

2.3 ปัญหาของการขนส่งทางน้ำ

ปัญหาของการขนส่งทางน้ำ จำแนกออกเป็น 2 ด้านใหญ่ ๆ คือ (เวทย์วิชัย ภาคนุญมีเจริญ, 2555, หน้า 71 - 72)

1. ปัญหาการดำเนินงานของธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ได้แก่

1.1 ปัญหาด้านกำลังคน ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างของเรือให้มีความสามารถพิเศษเฉพาะตัว ส่งผลต่อกำลังคนให้ต้องมีความรู้ ความชำนาญเฉพาะมากขึ้น ดังนั้น ค่าแรงของลูกเรือเหล่านี้จึงสูงขึ้นตามไปด้วย ซึ่งปัญหาเรือ เงินเดือน และค่าแรงลูกเรือ ถือเป็นค่าใช้จ่ายที่สำคัญมากตัวหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหากับธุรกิจขนส่งทางน้ำ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายด้านเงินเดือน และค่าแรงของลูกเรือคิดเป็นร้อยละ 25 - 30 ของค่าใช้จ่ายในการบริหารงานทั้งหมด ถือได้ว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงเป็นอันดับ 2 รองจากค่าน้ำมัน

1.2 ปัญหาด้านการตลาดและการแข่งขัน

1.3 ปัญหาพลังงานเชื้อเพลิง

1.4 ปัญหาการตลาด ชนิดของสินค้าและรูปแบบของบริการขนส่ง

1.5 ปัญหาการระบายของข้อบังคับของรัฐบาล ในการสั่งสินค้าเข้าและส่งออกสินค้าออกสำหรับสินค้าบางประเภท เพื่อป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศ

1.6 ปัญหาทางการเมือง

1.7 ปัญหาสินค้าตามฤดูกาล

1.8 ปัญหาความแตกต่างในลักษณะของสินค้าและการบรรจุ

1.9 ปัญหาด้านการบริการ ประสิทธิภาพในการให้บริการการขนส่งทางน้ำ สามารถวัดได้จากปัจจัยสำคัญ 2 ส่วน ได้แก่ ปัจจัยด้านราคา และปัจจัยด้านคุณภาพ

2. ปัญหาการดำเนินงานของท่าเรือ ธุรกิจการขนส่งทางน้ำจะสำเร็จลุล่วงไปไม่ได้หากปราศจากความร่วมมือช่วยเหลือจากท่าเรือ ซึ่งเสมือนประตูของการขนส่งระหว่างทางน้ำและทางบก ท่าเรือที่ดีควรมีลักษณะสำคัญ 2 ประการคือ

2.1 มีบริเวณหน้าท่า (Quay apron) ที่กว้างเพียงพอ ที่จะรองรับการขนถ่ายตัวของสินค้า และพัฒนาการทางเทคโนโลยีของอุปกรณ์ยกขนสินค้า

2.2 มีโรงพักสินค้าที่กว้างเพียงพอที่จะให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัญหาที่อาจพบ ได้แก่

1. กรณีที่เป็นการทุจริต โดยบริษัทเรือกับผู้ส่งออกร่วมกันทำเอกสารที่มีรายละเอียดครบถ้วนถูกต้องทุกประการ แต่ไม่ได้ส่งสินค้าลงเรือจริง ผู้ที่เดือดร้อน คือ ผู้ซื้อที่อยู่ในต่างประเทศ เพราะตาม UCP ธนาคารจะต้องถือตามเอกสารเสมอ ดังนั้นเมื่อธนาคารได้จ่ายเงินให้ผู้ส่งออกตาม

เอกสารที่ถูกต้อง ธนาคารก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เมื่อเกิดกรณีเช่นนี้ ผู้ซื้อจะต้องชำระเงินตาม Letter of Credit และต้องหาทางไล่เบี้ยกับบริษัทผู้ส่งของต่อไป

การแก้ปัญหา คือ ให้ผู้ซื้อระบุไว้ใน Letter of Credit ว่า ผู้ส่งจะต้องส่งโดยเรือของ Conference Line เท่านั้น เพื่อให้ชมรมเรือช่วยตรวจสอบว่ามีสินค้าส่งลงเรือจริง

2. กรณีที่มี Late Shipment บริษัทเรือจะไม่รับผิดชอบ ผู้ซื้อที่มีสิทธิ์ปฏิเสธการจ่ายเงินตาม Letter Credit ได้ แต่ในทางปฏิบัติผู้ซื้อมักต้องการสินค้าที่สั่งซื้อ ดังนั้น กรณีที่ผู้ซื้อปฏิเสธการจ่ายเงินทั้งหมดจึงมีน้อยมาก

3. กรณีที่เป็น Bill of Lading ที่ออกโดย forwarding agent ปกติธนาคารจะไม่รับ ยกเว้นแต่ตัวแทนนั้นจะเป็นสมาชิกของสมาคมตัวแทนส่งของ (International Federation of Freight Forwarder Association หรือ FIATA) ซึ่งมีศูนย์กลางอยู่ที่ยุโรปเท่านั้น UCP จึงยอมรับ Bill of Lading นั้น

กรณีที่เป็นการต่อเรือโดยบริษัทในเครือ อาจมีปัญหาทางบัญชีที่สำคัญ 3 ประเด็นคือ

1. ราคาโอนระหว่างบริษัท
2. การตัดกำไรระหว่างกันในการเงินรวม
3. ผลทางกฎหมาย และภาษีเงินได้

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งทางน้ำ จำแนกได้เป็น 5 หัวข้อ

1. การเปลี่ยนแปลงโดยธรรมชาติ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล การเจริญเติบโตของภาคอุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงในด้านพลังงาน การเปลี่ยนแปลงในรูปแบบการค้า ผู้โดยสาร การทหาร การควบคุมอัตราแลกเปลี่ยนและเงินตราต่างประเทศ องค์การระหว่างประเทศ การเพิ่มขึ้นของประชากร

2. การเปลี่ยนแปลงที่มนุษย์กำหนดขึ้น ได้แก่ การเลือกปฏิบัติตามธงชาติผู้ส่งออก ผู้ผลิต ประเทศสังคมนิยม ข้อกีดกันทางการเมือง เส้นทางขนส่ง การรวมตัวกันของกลุ่มประเทศต่าง ๆ ธุรกิจการต่อเรือ การควบคุมของรัฐ และระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3. การเปลี่ยนแปลงในเทคโนโลยี ได้แก่ ข้อตกลงฝ่ายเดียวในเรื่องของการออกแบบและอุปกรณ์บนเรือ วัสดุผิวลำเรือ พลังขับเคลื่อน ความเร็ว การซ่อมบำรุง การส่งข้อมูลข่าวสาร การเดินเรือ เส้นทางเดินเรือ และการควบคุมจากฝั่ง วิธีการผลิต การยกขนสินค้า

4. สภาพสังคม ได้แก่ จำนวนของลูกเรือ ตลาดแรงงาน คุณภาพของแรงงาน สหภาพแรงงาน ท่าเรือ

5. การเงิน ได้แก่ การซื้อเรือ การจำนองเรือ ธงเสรี การซื้อขายเรือและเก็งกำไร การร่วมทุน ชมรมเรือ

ปัจจุบันปัญหาที่พบเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ ได้แก่

1. ปัญหาการจดทะเบียนเรือ การจดทะเบียนเรือต้องมีเอกสารประกอบเพื่อแสดงความเป็นเจ้าของทั้งตัวเรือและเครื่องจักร ในกรณีซื้อเรือเก่าจากต่างประเทศมาผู้ประกอบการต้องขอเอกสารดังกล่าวจากเจ้าของเรือเดิม ซึ่งจะไม่มีโอกาสจนกว่าจะมีการโอนเงินตามสัญญาซื้อขาย ก่อให้เกิดปัญหาเมื่อผู้ประกอบการต้องใช้ทะเบียนเรือเป็นหลักทรัพย์ขอสินเชื่อจากสถาบันการเงิน เพราะจะไม่มีโอกาสได้เงินจากสถาบันการเงินสำหรับโอนไปให้ผู้ขายก่อนจดทะเบียนถูกต้อง สำหรับความต้องการเอกสาร เพื่อแสดงความเป็นเจ้าของตัวจริงนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการจดทะเบียนเรือลำเดียวกันซ้อนสองสัญชาติ และทางสถาบันการเงินเองจะได้ลดความเสี่ยงของธุรกิจด้วย

การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีด้วยกันหลายวิธี เช่น การใช้หนังสือแสดงเจตจำนงแทนเอกสารตัวจริง การลดระยะเวลาการจดทะเบียนให้สั้นที่สุด การยอมรับหนังสือคำประกันธนาคารแทนการโอนการเงิน ซึ่งวิธีที่ใช้ในปัจจุบัน คือ พยายามใช้เวลาจดทะเบียนให้สั้นที่สุด

2. ปัญหาการระบุชื่อผู้ควบคุมเรือในทะเบียนเรือ เมื่อต้องระบุชื่อนายเรือลงในสมุดทะเบียน ทำให้เมื่อมีการเปลี่ยนนายเรือต้องทำหนังสือแจ้งกรมการขนส่งทางน้ำทุกครั้ง และให้ผู้ควบคุมเรือคนใหม่ไปแสดงตัว อย่างไรก็ตาม เมื่ออายุเรือยาวกว่าอายุของนายเรือมากและบางกิจการทำสัญญาจ้างนายเรือเป็นรายปี ทำให้ข้อกำหนดนี้สร้างภาระให้ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ซึ่งทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มที่จะไม่ระบุชื่อนายเรือลงในเอกสารทะเบียน

3. ปัญหาการใช้บริการสมาคมจัดชั้นเรือ สมาคมจัดชั้นเรือหลายสมาคมได้รับการยอมรับมาตรฐานจากกรมขนส่งทางน้ำ ฯ ซึ่งการตรวจเรือแต่ละครั้งนั้นเจ้าของเรือต้องติดต่อให้กรมการขนส่งทางน้ำ ฯ ทำหนังสือมอบอำนาจเป็นรายครั้ง เนื่องจากกรมการขนส่งทางน้ำ ฯ ไม่ไว้วางใจเอกชนที่เป็นเจ้าของเรือ กับสมาคมจัดชั้นเรือ ดังนั้น การให้แต่ละสมาคม ฯ ตรวจเรือจึงต้องมีการวางแผนล่วงหน้า ไม่สามารถดำเนินการได้อัตโนมัติ และควรเปลี่ยนแนวความคิดจากการควบคุมเป็นการกำกับก็อาจทำให้เปลี่ยนแปลงความต้องการดังกล่าวได้

4. ปัญหาการะเอกสารกำกับเรือและกำกับสินค้า การเดินเรือขนส่งสินค้าต้องมีเอกสารกำกับเรือ เพื่อยืนยันมาตรฐานความปลอดภัย ความทนทะเล การมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่เหมาะสม การมีผู้ควบคุมเรือเหมาะสมและอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีเอกสารกำกับสินค้า เอกสารแจ้งเรือเข้า ขออนุญาตนำเรือออก ขออนุญาตปล่อยสินค้า สมุดบัญชีสินค้าประจำเรือ ฯลฯ ซึ่งเอกสารเหล่านี้สร้างภาระให้แก่ผู้ปฏิบัติงานเป็นอย่างมาก ดังนั้น ทางแก้ไขปัญหาคควรจัดให้มีระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงข้อมูลกลางของเจ้าหน้าที่ เพื่อตรวจสอบการมีอยู่จริง การหมดอายุ ฯลฯ อาจช่วยลดภาระเอกสารให้ผู้ประกอบการได้

5. ปัญหาการขออนุญาตขนถ่ายสินค้าอันตราย ระเบียบกรมการขนส่งทางน้ำ กำหนดให้การขนถ่ายสินค้าอันตรายต้องขออนุญาตล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะเส้นทางเดินเรือที่ใช้เวลาเดินทางสั้นกว่า 24 ชั่วโมง ก็ทำให้ต้องยื่นขออนุญาตขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือปลายทางก่อนนำเรือออกจากท่าเรือต้นทาง เพราะสำหรับการนำเรือออกก็กำหนดให้ต้องแจ้งก่อนเดินทางไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง ทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เพราะถ้าการขนถ่ายใช้เวลาไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง จะทำให้ต้องยื่นอนุญาตออกจากท่าตั้งแต่เรือยังเดินทางเข้ามาไม่ถึง ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาคือ ให้เพิ่มการขออนุญาตคราวหนึ่งสามารถครอบคลุมได้ 1 เดือน

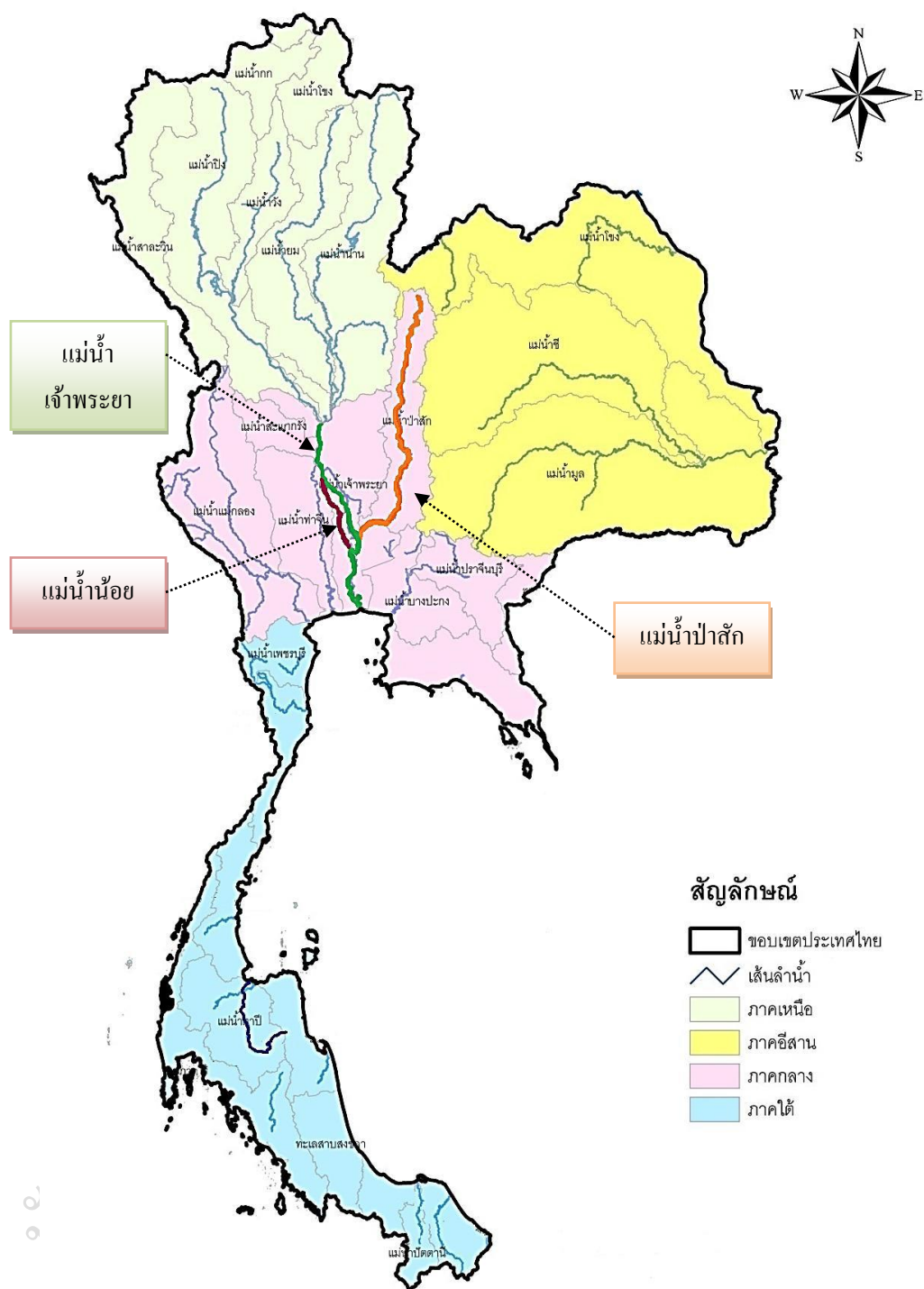
6. ปัญหาใบอนุญาตนำร่องพิเศษ การนำเรือเข้าออกท่าเรือที่เป็นเขตบังคับใช้เจ้าหน้าที่นำร่อง มีภาระต้องเสียค่าธรรมเนียมบริการนำร่อง ยกเว้นกรณีนายเรือมีความสามารถเพียงพอ โดยมีใบอนุญาตนำร่องพิเศษที่แสดงว่าสามารถนำเรือเข้าออกร่องน้ำด้วยตัวเองได้ อย่างไรก็ตาม ใบอนุญาตดังกล่าวไม่ครอบคลุมเรือยาวกว่า 400 ฟุต ซึ่งเป็นขีดจำกัดของเจ้าหน้าที่นำร่องชั้น 2k ในขณะที่นายเรือบางคนอาจมีความสามารถนำเรือได้ยาวกว่าที่ระบุ ดังนั้นแนวทางการแก้ไขปัญหาควรพิจารณาความสามารถและประสบการณ์เข้าออกร่องน้ำของนายเรือ เพื่อกำหนดชั้นใบอนุญาตนำร่องพิเศษอย่างเหมาะสม

7. ปัญหามาตรฐานเรือน้ำมัน ปัจจุบันประเทศไทยเกือบเป็นประเทศเดียวในภูมิภาคอินโดจีนที่ยังไม่ให้การรับรองอนุสัญญา Marpol จากหลายสาเหตุ เช่น ความไม่พร้อมของผู้ประกอบการเรือ โดยเฉพาะอนุสัญญาข้อ 13G ที่กำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันส่งมอบหลังวันที่ 5 เมษายน 2525 ที่จะใช้หลังปี 2548 ต้องมีเปลือกเรือสองชั้น ทั้งนี้เพื่อป้องกันและลดปัญหาน้ำมันรั่วไหล รวมทั้งลดปัญหาความไม่พร้อมของผู้ประกอบการ

สรุปได้ว่าปัญหาของการขนส่งทางน้ำ มักเกิดจากการดำเนินงานของท่าเรือ ประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งทางน้ำ ปัญหาทางการเมือง กฎระเบียบของข้อบังคับของรัฐบาล ในการสั่งสินค้าเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภท เพื่อป้องกันอุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นต้น

2.4 ข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก

การสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก มีวัตถุประสงค์ เพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางน้ำ ในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประกอบการพิจารณาวางแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางน้ำ และเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการระบบการขนส่งทางน้ำให้สอดคล้องกับการพัฒนาการขนส่งทางด้านอื่น ๆ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก แสดงดังภาพประกอบ 3



ภาพประกอบ 3 เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งสิ้นในปี 2561 ประมาณ 55.739 ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้าทั้งสิ้น จำนวน 64,618 เที่ยวลำ สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภท แร่เชื้อเพลิง ประมาณ 14.927 ล้านตัน โดยมีการขนส่งมากที่สุดในเส้นทาง อ.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี ถึง อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา รองลงมา คือ เส้นทาง อ.เกาะสีชัง จ.ชลบุรี ถึง อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา ส่วนสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งรองลงมา 3 ลำดับ คือ สินค้าประเภท ดิน หิน ทราย ประมาณ 13.096 ล้านตัน ซีเมนต์ ประมาณ 10.545 ล้านตัน และปฏึก ประมาณ 4.205 ล้านตัน ตามลำดับ แยกเป็นเรือชาล่องและเรือขาขึ้น ดังนี้

1. เรือชาล่อง มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 33.336 ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้า จำนวน 46,784 เที่ยวลำ จุดต้นทาง - ปลายทางของสินค้า มีจำนวน 76 เส้นทาง โดยมีต้นทาง 4 จังหวัด คือ จ.อ่างทอง มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 13.776 ล้านตัน จ.พระนครศรีอยุธยา มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 18.881 ล้านตัน จ.ปทุมธานี มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.634 ล้านตัน และ จ.นนทบุรี มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.045 ล้านตัน

เมื่อพิจารณาตามเส้นทางแม่น้ำที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีจำนวน 30 เส้นทาง เส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุด คือเส้นทางจากแม่น้ำป่าสัก ผ่านแม่น้ำเจ้าพระยา และออกสู่ทะเล มีการขนส่งสินค้าประมาณ 12.376 ล้านตัน

2. เรือขาขึ้น มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 22.403 ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้า จำนวน 17,834 เที่ยวลำ จุดต้นทาง - ปลายทาง ของสินค้า มีจำนวน 26 เส้นทาง โดยมีต้นทาง 6 จังหวัด คือ จ.สุราษฎร์ธานี มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.066 ล้านตัน จ.ประจวบคีรีขันธ์ มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.181 ล้านตัน จ.ระยอง มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.027 ล้านตัน จ.ชลบุรี มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 21.404 ล้านตัน จ.สมุทรปราการ มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.526 ล้านตัน และต้นทางจากกรุงเทพมหานคร มีปริมาณการขนส่งสินค้า ประมาณ 0.199 ล้านตัน ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาตามเส้นทางแม่น้ำที่ใช้ในการขนส่งสินค้า มีจำนวน 6 เส้นทาง เส้นทางแม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุด คือ เส้นทางทะเลเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาไปยังแม่น้ำป่าสัก มีการขนส่งสินค้าประมาณ 17.975 ล้านตัน

สำหรับปริมาณสินค้าตามต้นทางและปลายทางแม่น้ำที่ใช้ในการขนส่งสินค้า พบว่า แม่น้ำสายหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า คือ แม่น้ำป่าสัก มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 33.420 ล้านตัน สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุดโดยใช้แม่น้ำป่าสัก คือ สินค้าประเภท แร่เชื้อเพลิง ประมาณ 14.351 ล้านตัน แม่น้ำเจ้าพระยา มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 22.145 ล้านตัน ซึ่งสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุดโดยใช้แม่น้ำเจ้าพระยา คือ สินค้าประเภท ดิน หิน ทราย ประมาณ 11.903 ล้านตัน

และเมื่อน้ำน้อยมีการขนส่งสินค้าเพียงประเภทเดียว คือ ข้าว ประมาณ 0.174 ล้านตัน (กรมเจ้าท่า, 2561, บทสรุปสำหรับผู้บริหาร)

ปริมาณสินค้า จำแนกตามประเภทสินค้า ปี พ.ศ. 2556 - 2561 แสดงดังตาราง 1

ตาราง 1 ปริมาณสินค้า จำแนกตามประเภทสินค้า ปี พ.ศ. 2556 - 2561

ประเภทสินค้า	ปี (พ.ศ.)					
	2556	2557	2558	2559	2560	2561
1. ข้าว	1,526,100	2,766,008	3,105,022	2,677,506	3,68,1350	3,008,244
2. ข้าวโพด	452,800	1,131,000	234,800	478,624	563,600	448,528
3. มันสำปะหลัง	1,785,700	2,301,600	2,209,704	4,618,520	5,889,200	3,283,640
4. ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	107,840	104,144	233,392	4,618,520	136,720	171,880
5. อาหารสัตว์	723,200	523,400	1,190,000	1,399,440	768,200	911,440
6. น้ำตาล	1,327,000	1,264,400	1,274,000	1,158,432	1,097,600	1,727,160
7. เครื่องบริโภคอื่น ๆ	2,321,840	3,069,700	2,272,940	600	-	80,000
8. แร่เชื้อเพลิง	8,753,800	12,083,000	13,243,800	13,130,560	11,733,400	14,926,510
9. ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	535,712	257,730	497,502	386,804	302,558	378,374
10. โลหะภัณฑ์	329,600	223,678	265,198	414,388	734,600	617,032
11. ดิน หิน ทราย	15,068,536	12,807,080	12,003,062	10,876,156	11,930,570	13,096,188
12. ซีเมนต์	6,004,572	7,741,812	8,562,916	9,870,264	10,106,754	10,545,058
13. แร่ธาตุอื่น ๆ	1,562,200	1,279,600	1,738,130	2,048,424	1,660,198	1,913,208
14. วัสดุก่อสร้าง	16,330	16,910	7,720	9,720	43,320	6,400
15. ปุ๋ย	4,725,600	4,376,600	3,889,800	2,882,400	4,159,000	4,204,700
16. เคมีภัณฑ์	79,800	104,200	90,800	88,000	216,000	101,920
17. เครื่องมือ/อุปกรณ์	8,192	-	2,048	2,178	2,508	594
18. สินค้าเบ็ดเตล็ด	84,080	62,000	86,600	57,680	-	30,760
รวมทั้งสิ้น	45,412,902	50,112,862	50,907,434	50,326,784	53,025,578	55,739,436

ที่มา : กรมเจ้าท่า, 2561, เว็บไซต์

จากตาราง 1 ปริมาณสินค้า จำแนกตามประเภทสินค้า ปี พ.ศ. 2556 - 2561 ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นทุกปี แสดงให้เห็นว่า การขนส่งสินค้าทางเรือมีความสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าที่มีปริมาณมาก ๆ

3. แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง

ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 ความหมายของความเสี่ยง

มีนักวิชาการและหน่วยงานให้ความหมายของความเสี่ยงไว้ ดังนี้

มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ (2553, หน้า 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความเสี่ยง หมายถึง โอกาสที่จะเกิดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล ความสูญเปล่าหรือเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคตและมีผลกระทบหรือทำให้การดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ (2553, หน้า 2) ได้กล่าวว่า ความเสี่ยง หมายถึง โอกาสหรือสถานการณ์ที่ อาจเกิดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหลความสูญเปล่าหรือเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์เป็นอุปสรรคต่อการทำงาน ทำให้ไม่บรรลุถึงความสำเร็จตามเป้าหมาย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (2555, หน้า 10) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความเสี่ยง หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นที่ไม่เป็นไปตามความคาดหวัง หรือความไม่แน่นอน มีโอกาสที่จะประสบกับความสูญเสียหรือสิ่งที่ไม่พึงประสงค์ ได้แก่ ภัยธรรมชาติ การทุจริต การลักขโมย ความเสียหายของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การถูกดำเนินการทางกฎหมาย การบาดเจ็บ ความเสียหายเหตุร้าย การเกิดอันตราย สูญเสียทรัพย์สิน สูญเสียชื่อเสียง ภาพลักษณ์ขององค์กรและบุคลากร เกิดความไม่แน่นอน การไม่พิทักษ์สิทธิหรือศักดิ์ศรี หรือเกิดความสูญเสียจนต้องมีการชดเชยค่าเสียหาย

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2557, หน้า 6) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความเสี่ยง (Risk) หมายถึง เหตุการณ์หรือการกระทำใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน และจะส่งผลกระทบหรือสร้างความเสียหายทั้งที่เป็นตัวเงิน และไม่เป็นตัวเงิน หรือก่อให้เกิดความล้มเหลว หรือลดโอกาสที่จะบรรลุเป้าหมายตามภารกิจและพันธกิจหลักขององค์กร

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (2558, หน้า 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความเสี่ยง (Risk) หมายถึง โอกาส/เหตุการณ์ที่มีความไม่แน่นอน หรือสิ่งที่ทำให้แผนงานหรือการดำเนินการอยู่ ณ ปัจจุบันไม่บรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยก่อให้เกิดผลกระทบหรือความเสียหายต่อองค์กรในที่สุด ทั้งในแง่ของผลกระทบที่เป็นตัวเงินได้หรือผลกระทบที่มีต่อภาพลักษณ์และชื่อเสียงองค์กร

เอกลักษณ์ ป้องกัน (2560, หน้า 22) สรุปไว้ว่า ความเสี่ยง หมายถึง ภาวะหรือสถานการณ์ที่มีอุปสรรคที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งทำให้สูญเสียโอกาสหรือลดโอกาสที่จะบรรลุเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ เมื่อเกิดขึ้นแล้วก่อให้เกิดผลกระทบหรือสร้างความเสียหายให้กับองค์กร

องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560, หน้า 6) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความเสี่ยง (Risk) หมายถึง โอกาสที่จะเกิดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล ความสูญเสียเปล่าหรือเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ หรือการกระทำใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน ซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคตและมีผลกระทบหรือทำให้การดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร ทั้งในด้านยุทธศาสตร์ การปฏิบัติงาน การเงิน และการบริหาร

พรภัทร อินทรวรพัฒน์ (2561, หน้า 2) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความเสี่ยง หมายถึง เหตุการณ์หรือการกระทำใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน และจะส่งผลกระทบหรือสร้างความเสียหาย หรือความล้มเหลวหรือลดโอกาสที่จะบรรลุความสำเร็จต่อการบรรลุเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ ทั้งในระดับประเทศ ระดับองค์กร ระดับหน่วยงาน และบุคลากรได้

สรุปได้ว่า ความเสี่ยง หมายถึง เหตุการณ์หรือการกระทำใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน และจะส่งผลกระทบหรือสร้างความเสียหายทั้งที่เป็นตัวเงิน และไม่เป็นตัวเงิน หรือก่อให้เกิดความล้มเหลวหรือ ลดโอกาสที่จะบรรลุเป้าหมายขององค์กร

3.2 ความหมายของการบริหารความเสี่ยง

มีผู้กล่าวถึงความหมายของการบริหารความเสี่ยงไว้ดังนี้

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2557, หน้า 6) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การบริหารความเสี่ยง (Risk management) หมายถึง การกำหนดนโยบาย โครงสร้าง และกระบวนการ เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และบุคลากรนำไปปฏิบัติในการกำหนดกลยุทธ์ และปฏิบัติงานทั่วทั้งองค์กร โดยกระบวนการบริหารความเสี่ยงจะสัมฤทธิ์ผลได้ องค์กรจะต้องสามารถบ่งชี้เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น ประเมินผลกระทบต่อองค์กร และกำหนดวิธีการจัดการที่เหมาะสมให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในระดับหนึ่งว่าผลการดำเนินงานตามภารกิจต่าง ๆ จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (2558, หน้า 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การบริหารความเสี่ยงองค์กร (Enterprise Risk Management) คือ กระบวนการที่ปฏิบัติโดยคณะกรรมการ ผู้บริหารและบุคลากรทุกคนในองค์กร เพื่อช่วยในการกำหนดกลยุทธ์ และดำเนินงานโดยกระบวนการบริหารความเสี่ยงได้รับการออกแบบ เพื่อให้สามารถบ่งชี้เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น และมี

ผลกระทบต่อองค์กร และสามารถจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับ เพื่อให้ได้รับความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผล ในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่องค์กรกำหนดไว้

องค์การส่งเสริมกิจการ โคมมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ท.) (2560, หน้า 6) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การบริหารความเสี่ยง (Risk management) หมายถึง กระบวนการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นระบบและต่อเนื่องเพื่อช่วยให้องค์กรลดมูลเหตุของแต่ละโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง หาระดับของความเสี่ยงและขนาดของความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้ ประเมินได้ ควบคุมได้ และตรวจสอบได้อย่างมีระบบ โดยคำนึงถึงการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายขององค์กรเป็นสำคัญ

พรภัทร อินทรวรพัฒน์ (2561, หน้า 6) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การบริหารความเสี่ยง หมายถึง ระบบบริหารปัจจัยความเสี่ยงและควบคุมกิจกรรมและกระบวนการต่าง ๆ โดยลดสาเหตุของโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสี่ยง เพื่อควบคุมให้ระดับของความเสี่ยงและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอยู่ในระดับที่สามารถรับได้ ประเมินได้ ควบคุมได้ และสามารถตรวจสอบได้อย่างมีระบบ โดยคำนึงถึงการบรรลุเป้าหมายขององค์กร

สรุปได้ว่า การบริหารความเสี่ยง หมายถึง กระบวนการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นระบบบริหารปัจจัยความเสี่ยงและควบคุมกิจกรรมและกระบวนการต่าง ๆ โดยลดสาเหตุของโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสี่ยง เพื่อให้ได้รับความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผล ในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่องค์กรกำหนดไว้

3.3 การบริหารความเสี่ยง

มีนักวิชาการ และนักวิจัยได้กล่าวถึงการบริหารความเสี่ยงไว้ดังนี้

อาพัชร วงษ์อุปปา (2558, หน้า 4) กล่าวว่า การบริหารความเสี่ยงเป็นกระบวนการในการควบคุมการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อลดปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง และผลกระทบที่จะเกิดขึ้น รวมถึงการลดปัจจัยเสี่ยงให้สามารถควบคุมได้ ติดตามตรวจสอบได้ ประเมินผลได้และการปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงานต่าง ๆ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งประกอบด้วย 1) ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ 2) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน 3) ความเสี่ยงด้านการเงิน และ 4) ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ

ขวัญญานันท์ แก้วนุชนาวัชร (2559, หน้า 6) กล่าวว่า การบริหารความเสี่ยงเป็นกระบวนการจัดการบริหารปัจจัย ป้องกัน ควบคุม โอกาสการเกิดเหตุการณ์ใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน และประเมินผล เพื่อให้อยู่ในระดับที่มีความเหมาะสม และเป็นไปในแนวทางเดียวกันตามวัตถุประสงค์ขององค์กร ประกอบด้วย 1) ด้านกลยุทธ์ 2) ด้านบุคลากร 3) ด้านการดำเนินงาน 4) ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ 5) ด้านการเงิน และ 6) ด้านปัจจัยภายนอก

สิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์ (2559, หน้า 8) กล่าวว่า การบริหารความเสี่ยงเป็นกระบวนการวางแผนการบริหารและการจัดการความเสี่ยง เพื่อช่วยในการตัดสินใจของบุคคลหรือธุรกิจใดๆ ในอันที่จะหาวิธีการที่ดีที่สุด เพื่อใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด โดยมีการดูแลตรวจสอบและควบคุมความเสี่ยง ที่สัมพันธ์กับกิจกรรม หน้าที่ และกระบวนการทำงาน เพื่อให้องค์กรลดความเสียหายจากความเสี่ยงมากที่สุดอันเนื่องมาจากภัยที่องค์กรต้องเผชิญในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง การบริหารความเสี่ยงแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ประกอบด้วย 1) ด้านกลยุทธ์ 2) ด้านการดำเนินงาน 3) ด้านการเงิน และ 4) ด้านการควบคุม

วิวัฒน์ ผู้จ่านง (2560, หน้า 87) กล่าวว่า รูปแบบการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย 1) ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ 2) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน 3) ความเสี่ยงด้านการเงิน และ 4) ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ

องค์กรส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560, หน้า 8) กล่าวว่า ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตและมีผลกระทบต่อการทำงานให้ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กรนั้น จำแนกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk : S) 2) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk : O) 3) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk : F) 4) ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ (Compliance Risk : C)

วิทยา อินทร์สอน (2561, เว็บไซต์) กล่าวว่า การบริหารความเสี่ยงองค์กรนั้น สามารถสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายการบริหารจัดการ และการกำกับดูแลกิจการของแต่ละองค์กร หากองค์กรมีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์องค์กรทั้งในเชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของงาน ซึ่งประเภทของความเสี่ยงแบ่งออกได้ 4 ลักษณะ ดังนี้ 1) ความเสี่ยงทางด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk: SR) 2) ความเสี่ยงทางด้านการเงิน (Financial Risk: FR) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่การเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามแผน งบประมาณถูกตัด งบประมาณที่ได้รับไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ของภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้การจัดสรรไม่พอเพียง 3) ความเสี่ยงทางด้านการปฏิบัติงาน (Operation Risk: OR) 4) ความเสี่ยงทางด้านกฎหมายและข้อกำหนดผูกพันองค์กร (Compliance Risk: CR)

ผู้วิจัยได้นำแนวคิดการบริหารความเสี่ยงมาสังเคราะห์เป็นกรอบแนวคิดในการวิจัย แสดงดังตาราง 2

ตาราง 2 การสังเคราะห์การบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยง	นักวิชาการ/นักวิจัย/หน่วยงาน						
	อาพัชร วังษ์อุปปา (2558)	ขวัญญานันท์ แก้วนุช นาวัชร (2559)	สิริวัฒน์ สุทธิสวัสดิ์ (2559)	วิวัฒน์ ตูจาง (2560)	องค์การส่งเสริมกิจการ โคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560)	วิทยา อินทร์สอน (2561)	รวม
1. ด้านกลยุทธ์	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
2. ด้านการดำเนินงาน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
3. ด้านการเงิน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับ กฎระเบียบ	✓	✓		✓	✓	✓	5
5. ด้านบุคลากร		✓					1
6. ด้านปัจจัยภายนอก		✓					1
7. ด้านการควบคุม			✓				1

จากตาราง 2 การสังเคราะห์การบริหารความเสี่ยง ผู้วิจัยเลือกรายการที่มีนักวิชาการ/นักวิจัย/หน่วยงานให้แนวคิดไว้ มากกว่า 1 คน พบว่า มี 4 รายการ คือ 1) ด้านกลยุทธ์ 2) ด้านการดำเนินงาน 3) ด้านการเงิน และ 4) ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ จึงนำไปกำหนดเป็นกรอบแนวคิดการวิจัย โดยศึกษารายละเอียดไว้ มีรายละเอียด ดังนี้

1. ด้านกลยุทธ์

มีผู้ให้แนวคิดด้านกลยุทธ์ไว้ ดังนี้

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2557, หน้า 11) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic risk) ความเสี่ยงอันเกิดจากการที่องค์กรไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรอันเนื่องมาจากขาดกลยุทธ์ที่เหมาะสมหรือสภาพการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลง

อาพัชร วังษ์อุปปา (2558, หน้า 5) กล่าวว่า ด้านกลยุทธ์ หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการกำหนดแผนกลยุทธ์ ยุทธศาสตร์ แผนการดำเนินงานและการนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสมหรือไม่สอดคล้องกับปัจจัยภายในและสภาพแวดล้อมภายนอก อันจะส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายขององค์กร หรือการดำรงอยู่ขององค์กร และการครอบคลุมความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับนโยบายและแผน

กลยุทธ์ขององค์กร รวมไปถึงการตัดสินใจด้านการบริหารที่ส่งผลต่อทิศทางขององค์กรที่ไม่ส่งเสริมหรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์ขององค์กรที่กำหนดไว้

สิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์ (2559, หน้า 20) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ คือ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการกำหนดแผนดำเนินงานและการนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม และไม่สอดคล้องกับปัจจัยต่าง ๆ ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดกลยุทธ์ของกิจการในอนาคตว่ายังคงเดิม หรือต้องมีการปรับเปลี่ยนในบางส่วนใดบ้าง ซึ่งโดยทั่วๆ ไปการกำหนดกลยุทธ์มักจะครอบคลุมการริเริ่มในสายธุรกิจใหม่ที่ซึ่งไม่เคยทำมาก่อนขยายธุรกิจ และบริการ ในปัจจุบันจากเดิมผ่านการขยายธุรกิจในปัจจุบันออกไป การลงทุนพัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกหรือโครงสร้างพื้นฐาน ความรู้ทักษะของบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ หรือระบบงานเทคโนโลยีรวมทั้งผู้ให้บริการภายนอก (Outsourcing) ด้วย

องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560, หน้า 8) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk : S) เป็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจด้านกลยุทธ์ เช่น นโยบายไม่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดไม่มีการวางเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career path) ไว้รองรับการพัฒนาบุคลากร และงานวิจัยนำไปใช้ประโยชน์ไม่ได้ ความเสี่ยงเนื่องจากเศรษฐกิจ การเมือง การรักษาชื่อเสียงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างตลาด และสถานะการแข่งขัน เป็นต้น

พรภัทร อินทรวรพัฒน์ (2561, หน้า 3) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic risk) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการกำหนดกลยุทธ์ และนโยบายในการบริหารงาน

วิทยา อินทร์สอน (2561, เว็บไซต์) กล่าวว่า ความเสี่ยงทางด้านกลยุทธ์ (Strategic risk: SR) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการกำหนดแผนกลยุทธ์ แผนดำเนินงานและนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม หรือไม่สอดคล้องกับปัจจัยภายใน และสภาพแวดล้อมภายนอก อันส่งผลกระทบต่อการบริหารธุรกิจ วิสัยทัศน์ พันธกิจ หรือสถานะขององค์กร โดยแหล่งที่มาของความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ สามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ 1) ปัจจัยความเสี่ยงภายนอก ได้แก่ สภาพการณ์การแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงนโยบาย กระแสสังคม การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ปัจจัยทางเศรษฐกิจ และปัจจัยทางการเมือง และ 2) ปัจจัยความเสี่ยงภายใน ได้แก่ ปัจจัยภายในที่องค์กรสามารถควบคุมได้ แต่สามารถส่งผลกระทบต่อหรือเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามแผนกลยุทธ์ เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ได้แก่ โครงสร้างองค์กร กระบวนการ และวิธีปฏิบัติงาน ความเพียงพอของข้อมูล และเทคโนโลยี สำหรับการให้บริการ เป็นต้น

สรุปได้ว่า ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์เป็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการกำหนดแผนดำเนินงานและการนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับปัจจัยต่าง ๆ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสรุปว่า การบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ หมายถึง การดำเนินงานโดยผู้ประกอบการกำหนดแนวทางป้องกัน

และจัดทำแผนการดำเนินงานกรณีฉุกเฉิน กำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนด จัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปี เพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายใน และการประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน ประสานงานกับคลังสินค้า เรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้า เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง รักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการบินเรืออื่น สร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า ให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง และมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน

2. ด้านการดำเนินงาน

มีผู้ให้แนวคิดด้านการดำเนินงานไว้ ดังนี้

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2557, หน้า 11) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operation risk) ความเสี่ยงอันเกิดจากการดำเนินงานภายในองค์กร ซึ่งเป็นผลมาจากบุคลากร กระบวนการทำงาน โครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการทุจริตภายในองค์กร

อาพัชร วงษ์อุปปา (2558, หน้า 5) กล่าวว่า ด้านการดำเนินงาน หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการดำเนินงานในทุกขั้นตอน ครอบคลุมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ อุปกรณ์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และบุคลากรในการปฏิบัติงาน ว่ามีระบบควบคุมตรวจสอบดีเพียงใด

สิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์ (2559, หน้า 20) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operational risk) คือ ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการขาดการกำกับดูแลกิจการที่ดีหรือขาดธรรมาภิบาลในองค์กร และการขาดการควบคุมที่ดี โดยอาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานภายใน คน ระบบงาน หรือเหตุการณ์ภายนอก และส่งผลกระทบต่อรายได้ขององค์กร ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในการสูญเสียที่เกิดจากความไม่เพียงพอ หรือความล้มเหลวของขั้นตอนการปฏิบัติงานภายใน ทรัพยากรบุคคล หรือจากเหตุการณ์ภายนอก

องค์กรส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560, หน้า 8) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational Risk : O) เป็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับระบบขององค์กร ขั้นตอนการปฏิบัติงาน/กระบวนการ บุคลากร และเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินธุรกิจ เช่น ข้อเสนอโครงการไม่สมบูรณ์ และไม่ชัดเจน งานวิจัยไม่เป็นไปตามข้อเสนอโครงการล่าช้านำไปใช้ประโยชน์ไม่ได้ และบุคลากรขาดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน ความเสี่ยงจากการไม่สามารถดำเนินการผลิตได้อย่างต่อเนื่อง หรือความเสี่ยงต่อการเกิดการสูญเสียในกระบวนการผลิตและจำหน่ายเป็นต้น

พรภัทร อินทรวรพัฒน์ (2561, หน้า 3) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operational risk) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการปฏิบัติงานทุก ๆ ขั้นตอน โดยครอบคลุมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับ กระบวนการ อุปกรณ์ เทคโนโลยีสารสนเทศ บุคลากรในการปฏิบัติงาน เป็นต้น

วิทยา อินทร์สอน (2561, เว็บไซต์) กล่าวว่า ความเสี่ยงทางด้านการปฏิบัติงาน (Operation Risk: OR) หรือความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน คือ ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการควบคุมที่ดี โดยอาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานภายในคน ระบบ หรือเหตุการณ์ภายนอก

สรุปได้ว่า ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการดำเนินงานในทุกขั้นตอน ดังนั้นผู้วิจัยจึงสรุปว่า การบริหารความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน หมายถึง การดำเนินงานโดยผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทำประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ให้ทำหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโดยเฉพาะติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ และมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉินเพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล

3. ด้านการเงิน

มีผู้ให้แนวคิดด้านการเงินไว้ ดังนี้

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2557, หน้า 11) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial risk) ความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านการเงินต่อองค์กร

อาพัชร วงษ์อุปปา (2558, หน้า 5) กล่าวว่า ด้านงบประมาณ หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่พร้อม ความขาดสภาพคล่องในเรื่องงบประมาณการเงิน และการควบคุมรายจ่ายที่เกินความจำเป็น

สิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์ (2559, หน้า 20) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial risks) คือ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากกระบวนการจัดการทางการเงินขององค์กร ความเสี่ยงทางการเงิน เช่น ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

องค์กรส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560, หน้า 8) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk : F) เป็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย และขั้นตอนการปฏิบัติงานทางการเงิน การลงทุนและระบบการบริหารการเงิน เช่น การจัดสรรงบประมาณไม่เหมาะสมตั้งงบประมาณผิดพลาด และใช้งบประมาณเกินความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงจากการขาดสภาพคล่อง เป็นต้น

พรภัทร อินทรวรพัฒน์ (2561, หน้า 3) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial risk) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่พร้อมในเรื่องงบประมาณ การเงิน เช่น ความผิดพลาดจากการเบิกจ่าย สภาพคล่องทางการเงิน ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น

วิทยา อินทร์สอน (2561, เว็บไซต์) กล่าวว่า ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk: FR) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่การเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามแผน งบประมาณถูกตัดงบประมาณที่ได้รับไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ของภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้การจัดสรรไม่พอเพียง

สรุปได้ว่า ความเสี่ยงด้านการเงินเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากกระบวนการจัดการทางการเงินขององค์กร ดังนั้นผู้วิจัยจึงสรุปว่า การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน หมายถึง การดำเนินงานโดยผู้ประกอบการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่า และบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม มีพันธมิตรทางการค้า ซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น และบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน

4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ

มีผู้ให้แนวคิดด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบไว้ ดังนี้

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2557, หน้า 11) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance risk) ความเสี่ยงอันเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ โดยครอบคลุมถึงกฎ ระเบียบของทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกที่กำกับดูแลองค์กร

อาพัชรี วงษ์อุปปา (2558, หน้า 5) กล่าวว่า ด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องได้ หรือกฎระเบียบที่มีอยู่ไม่เหมาะสมหรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานหรือปฏิบัติได้ทันตามเวลาที่กำหนด แต่อาจมีผลการลงโทษตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

องค์กรส่งเสริมกิจการ โคมมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560, หน้า 8) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ (Compliance Risk : C) เป็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมาย หรือกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของทางการ เช่น พนักงานละเลยการปฏิบัติตามกฎหมาย

ระเบียบ หรือข้อบังคับที่กำหนดไว้ความเสี่ยงจากนโยบายของรัฐบาล ความเสี่ยงจากมติ ครม. เป็นต้น

พรภัทร อินทรารพัฒน์ (2561, หน้า 3) กล่าวว่า ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง (Compliance risk) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ หรือ กฎระเบียบ หรือกฎหมายที่มีอยู่ไม่เหมาะสม หรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน

วิทยา อินทร์สอน (2561, เว็บไซต์) กล่าวว่า ความเสี่ยงทางด้านกฎหมายและข้อกำหนดผูกพันองค์กร (Compliance Risk: CR) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ หรือกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่มีอยู่ไม่เหมาะสม หรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน

สรุปได้ว่า ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงสรุปว่า การบริหารความเสี่ยงด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ หมายถึง การดำเนินงานโดยผู้ประกอบการติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอย่างเคร่งครัด แจกแจงกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกจ้างทราบอย่างชัดเจน พัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตรอยู่เสมอ และตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี

3.4 กระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กร

มีผู้กล่าวถึงกระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กรไว้ดังนี้

สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (2557, หน้า 11) กล่าวว่า กระบวนการบริหารความเสี่ยงเป็นกระบวนการต่อเนื่อง โดยเริ่มต้นด้วยการกำหนดนโยบายหรือวัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยงที่ชัดเจนจากฝ่ายบริหาร และดำเนินกระบวนการด้วยกลไกการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดขึ้นในองค์กร ร่วมกับกลไกการตรวจสอบหรือการควบคุมภายในจนสามารถประเมินความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ได้ และนำไปสู่การปรับปรุงกลไกกระบวนการบริหารความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นต่อไป ทั้งนี้ ขั้นตอนดำเนินการตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กร สามารถแบ่งออกเป็น 5 ขั้นตอนหลัก แสดงดังภาพประกอบ 4



ภาพประกอบ 4 กระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กร

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน, 2557, หน้า 11

รายละเอียดในแต่ละขั้นตอนเป็นดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การกำหนดวัตถุประสงค์ เป็นการกำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กรโดยรวม รวมถึงกระบวนการหลักต่างๆ ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ขององค์กร ได้แก่

1. วัตถุประสงค์ด้านกลยุทธ์ (Strategic objectives) เป็นวัตถุประสงค์ในระดับสูง ซึ่งเชื่อมโยงและสนับสนุนภารกิจขององค์กร โดยองค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ด้านกลยุทธ์ เพื่อแสวงหาทางเลือกหรือวิธีการในการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2. วัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติงาน (Operations objectives) เป็นวัตถุประสงค์ในระดับของการปฏิบัติงาน ที่มุ่งเน้นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. วัตถุประสงค์ด้านการรายงาน (Reporting objectives) เป็นวัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นการจัดทำรายงาน ทั้งรายงานทางการเงิน (Financial reporting) และรายงานที่ไม่ใช่ทางการเงิน (Non-financial reporting) ซึ่งนำเสนอต่อผู้ใช้ทั้งภายในและภายนอกให้มีความน่าเชื่อถือ โดยมีข้อมูลที่ต้อง ถูกต้อง สมบูรณ์ และทันเวลา เพื่อสามารถนำไปใช้ในการตัดสินใจต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม

4. วัตถุประสงค์ด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance objectives) เป็นวัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นการปฏิบัติตามกฎหมาย หรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยการกำหนดวัตถุประสงค์ควรจะ

4.1 เฉพาะเจาะจง (Specific) มีความชัดเจนและกำหนดผลตอบแทนหรือผลลัพธ์ที่ต้องการที่ทุกคนสามารถเข้าใจได้อย่างชัดเจน

4.2 สามารถวัดได้ (Measurable) สามารถวัดผลการบรรลุวัตถุประสงค์ได้

4.3 สามารถบรรลุผลได้ (Achievable) มีความเป็นไปได้ที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ภายใต้เงื่อนไขการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในปัจจุบัน

4.4 มีความเกี่ยวข้อง (Relevant) มีความสอดคล้องกับกลยุทธ์และเป้าหมายในการดำเนินงานขององค์กร

4.5 มีกำหนดเวลา (Timeliness) สามารถกำหนดระยะเวลาที่ต้องการบรรลุผล ทั้งนี้ การที่องค์กรจะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้ ควรดำเนินงานภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk tolerance) เพื่อให้ผู้บริหารมั่นใจได้ว่าการดำเนินงานขององค์กรอยู่ภายในเกณฑ์หรือประเภทของความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk appetite)

ขั้นตอนที่ 2 การบ่งชี้ความเสี่ยง เป็นการค้นหาความเสี่ยง และสาเหตุหรือปัจจัยของความเสี่ยง โดยพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายใน และภายนอก ที่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายผลลัพธ์ขององค์กรตามกรอบการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ สาเหตุของความเสี่ยงที่ระบุควรเป็นสาเหตุที่แท้จริงเพื่อจะได้วิเคราะห์และกำหนดมาตรการลดความเสี่ยงในภายหลังได้อย่างถูกต้อง แหล่งที่มาของปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่

ปัจจัยภายในองค์กร : วัตถุประสงค์ขององค์กร นโยบาย และกลยุทธ์การดำเนินงาน กระบวนการทำงาน ประสิทธิภาพการทำงาน โครงสร้างองค์กร และระบบการบริหารงาน การเงิน วัฒนธรรมขององค์กร สภาพทางภูมิศาสตร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องภายในองค์กร เป็นต้น

ปัจจัยภายนอกองค์กร: นโยบายของรัฐบาล สภาพเศรษฐกิจ การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบภายนอกองค์กร เหตุการณ์ธรรมชาติ สภาพสังคม และการเมือง เป็นต้น

การระบุปัจจัยเสี่ยงจะเริ่มต้นที่เป้าประสงค์ หรือวัตถุประสงค์ขององค์กร โดยการมองปัจจัยเสี่ยงไม่จำเป็นต้องมาก แต่ต้องมีเรื่องการบริหาร และการควบคุมในการรองรับปัญหาที่ดีพอ ทั้งนี้ การจัดประเภทความเสี่ยงองค์กร จะแบ่งประเภทตามกรอบการบริหารความเสี่ยงองค์กร ได้แก่ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic risk) ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operation risk) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial risk) และ ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance risk)

การค้นหาความเสี่ยงสามารถศึกษาได้จากข้อมูลสถิติของความเสี่ยงที่เคยเกิดขึ้น การสำรวจในปัจจุบันหรือคาดว่าอาจจะเกิดขึ้นในอนาคต การรวบรวมข้อมูลเพื่อป้องกันเหตุการณ์ที่มีความเสี่ยงจะเป็นการรวบรวมข้อมูลทั้งแบบ Top-down คือ การระดมความคิดเห็นผู้บริหารของหน่วยงาน เพื่อระบุความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ขององค์กร และแบบ Bottom-up คือ การระดมความคิดเห็นของบุคลากร เพื่อระบุความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน ความเสี่ยงด้านการเงิน และความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ จากนั้นนำข้อมูลที่ได้ทั้งจากผู้บริหารและบุคลากร รวบรวมเป็นรายการความเสี่ยงขององค์กร (Risk register) และประเมินความเสี่ยงนั้น ๆ ในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนที่ 3 การประเมินความเสี่ยง เป็นการประเมินระดับความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อองค์กรมากน้อยเพียงใด โดยพิจารณาจากโอกาส (Likelihood) ที่จะเกิดปัจจัยเสี่ยง และระดับความรุนแรงของผลกระทบ (Impact) และประเมินระดับของความเสี่ยง โดยการประเมินความเสี่ยงจำเป็นต้องมีการประเมินอย่างน้อย 2 ครั้งในแต่ละรอบของการบริหารความเสี่ยง คือ ก่อนจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงขององค์กร และหลังจากสิ้นสุดการดำเนินการกิจกรรมตามแผนบริหารความเสี่ยงขององค์กร เพื่อให้สามารถทราบถึงผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินการกิจกรรมการจัดการความเสี่ยงต่าง ๆ โดยอาจเพิ่มความถี่การประเมินให้มากขึ้นระหว่างรอบได้ ทั้งนี้ เพื่อใช้ผลการประเมินเปรียบเทียบ และปรับปรุงกลยุทธ์/มาตรการให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ขั้นตอนที่ 4 การจัดการความเสี่ยง

1. กลยุทธ์การจัดการความเสี่ยง เป็นการดำเนินการเพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยใช้วิธีการจัดการที่สอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ประเมินไว้ และต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ตามแนวทางดังนี้

1.1 การหลีกเลี่ยง/กำจัดความเสี่ยง (Terminate risk) กรณีที่ไม่สามารถยอมรับความเสี่ยงได้ อาจใช้วิธีการเปลี่ยนวัตถุประสงค์ การหยุดดำเนินกิจการ/ระงับ/ยกเลิก หรือการไม่ดำเนินการกิจกรรมนั้น ๆ เลย เช่น การลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ มีงบประมาณโครงการสูง อาจมีการประเมินความเสี่ยงก่อนเริ่มโครงการ ซึ่งหากมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดปัญหาตามมา ทั้งด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ก็จะไม่ดำเนินการ เป็นต้น

1.2 การถ่ายโอนความเสี่ยง (Transfer risk) เป็นวิธีการร่วมหรือแบ่งความรับผิดชอบให้กับผู้อื่นในการจัดการความเสี่ยง เช่น การทำประกันภัย และการจ้างบุคคลภายนอกที่มีความสามารถหรือความชำนาญการในเรื่องต่าง ๆ เหล่านั้นดำเนินการแทน (Outsource) เป็นต้น

1.3 การยอมรับความเสี่ยง (Take risk) เป็นการยอมรับให้ความเสี่ยงสามารถเกิดขึ้นได้ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้ โดยไม่มีมาตรการหรือกลยุทธ์ใด ๆ ในการควบคุม ซึ่งอาจเนื่องมาจากความเสี่ยงนั้นอยู่ในระดับความเสี่ยงต่ำมาก หรือไม่มีวิธีการใด ๆ ในปัจจุบันที่จะ

ควบคุม หรือวิธีการที่จะนำมาใช้มีต้นทุนสูงเมื่อเทียบกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความเสี่ยงนั้น ไม่คุ้มค่าต่อการดำเนินการ

2. การจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงองค์กร ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลวิธีการและกิจกรรมการจัดการความเสี่ยงต่าง ๆ มาพิจารณาในภาพรวม เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงองค์กรมีประสิทธิภาพสูงขึ้น มีความมั่นใจต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนบริหารความเสี่ยง โดยแผนบริหารความเสี่ยงมีองค์ประกอบในลักษณะเดียวกับแผนปฏิบัติการ (Action plan) คือ มาตรการ/กิจกรรมการจัดการความเสี่ยง กำหนดระยะเวลาดำเนินการของกิจกรรม และผู้รับผิดชอบ

เมื่อดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงองค์กรเรียบร้อยแล้ว ต้องมีการสื่อสารให้บุคลากรทั้งหมดทราบ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่สอดคล้องกันในหลักการของการบริหารความเสี่ยงองค์กร รวมทั้งสนับสนุนร่วมดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ บรรลุผลสำเร็จตามที่ต้องการ

องค์กรมีการดำเนินงานทั้งด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เป้าหมายร่วมกัน คือ ควบคุมและลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยการควบคุมภายในเป็นกระบวนการและมาตรการต่าง ๆ ที่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดประสิทธิผลที่องค์กรได้กำหนดขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผลในด้านการดำเนินงาน การรายงาน และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ส่วนการบริหารความเสี่ยงเป็นกระบวนการที่ได้รับการออกแบบให้สามารถบ่งชี้เหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อองค์กร เพื่อสามารถจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้

เมื่อบริหารความเสี่ยงให้ลดลงอยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับได้แล้วความเสี่ยงนั้นจะถูกส่งต่อไปยังกระบวนการควบคุมภายใน ในทางกลับกันความเสี่ยงที่ไม่สามารถควบคุมได้ด้วยกระบวนการควบคุมภายใน ความเสี่ยงนั้นจะถูกส่งต่อไปสู่กระบวนการบริหารความเสี่ยง

ขั้นตอนที่ 5 การติดตามผล และการรายงาน

เมื่อมีการดำเนินงานตามแผนบริหารความเสี่ยงแล้ว จะต้องมีการติดตามผลและการรายงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าได้มีการดำเนินงานไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม โดยมีเป้าหมายในการติดตามผล คือ เป็นการประเมินคุณภาพและความเหมาะสมของวิธีการจัดการความเสี่ยง รวมทั้งติดตามผลการจัดการความเสี่ยงที่ได้มีการดำเนินการไปแล้วว่าบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของการบริหารความเสี่ยงหรือไม่ โดยต้องมีการสอบถามว่าวิธีการจัดการความเสี่ยงใดที่มีประสิทธิภาพ ควรดำเนินการต่อเนื่อง และวิธีการจัดการความเสี่ยงใดควรปรับเปลี่ยน และนำผลการติดตามดังกล่าว มาจัดทำรายงาน

วิทยา อินทร์สอน (2561, เว็บไซต์) กล่าวว่า กระบวนการบริหารความเสี่ยง สามารถแบ่งออกได้เป็น 8 องค์ประกอบ ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมภายในองค์กร (Internal environmental) สภาพแวดล้อมขององค์กรเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการกำหนดกรอบบริหารความเสี่ยง โดยจะประกอบด้วย เช่น วัฒนธรรมองค์กร นโยบายของผู้บริหาร แนวทางการปฏิบัติงานบุคลากร กระบวนการทำงาน ระบบสารสนเทศ ระเบียบ เป็นต้น สภาพแวดล้อมภายในองค์กรประกอบเป็นพื้นฐานสำคัญในการกำหนดทิศทางของกรอบการบริหารความเสี่ยงขององค์กร สภาพแวดล้อมในครอบคลุมถึงแนวนโยบายโดยทั่วไปขององค์กร ซึ่งเป็นพื้นฐานของการมองความเสี่ยง และการจัดการกับความเสี่ยง โดยบุคลากรทั้งหมดในองค์กรรวมไปถึงปรัชญาการบริหารความเสี่ยงกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ความซื่อสัตย์กับคุณค่าทางจริยธรรม และสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานของบุคลากรเหล่านั้น

2. การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objective setting) องค์กรต้องพิจารณากำหนดวัตถุประสงค์ในการบริหารความเสี่ยง ให้มีความสอดคล้องกับกลยุทธ์ และความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ เพื่อวางเป้าหมายในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร ได้อย่างชัดเจน เหมาะสมและสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objective setting) คือ ขั้นตอนแรกสำหรับกระบวนการบริหารความเสี่ยง องค์กรควรมั่นใจว่าวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นมีความสอดคล้องกับเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ และความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ โดยทั่วไปวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ควรได้รับการบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร และสามารถพิจารณาได้ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- 2.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย วัตถุประสงค์ด้านยุทธศาสตร์
- 2.2 ด้านปฏิบัติงาน เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพผลการปฏิบัติงาน
- 2.3 ด้านการรายงาน เกี่ยวข้องกับการรายงานทั้งภายในและภายนอกองค์กร
- 2.4 ด้านการปฏิบัติตาม กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมาย

และกฎระเบียบต่าง ๆ

3. การบ่งชี้เหตุการณ์ (Event identification) คือ ปัจจัยในการระบุสถานการณ์ ซึ่งองค์กรไม่สามารถมั่นใจได้ว่าเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง จะเกิดขึ้นหรือไม่ หรือมีผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจะเป็นอย่างไร ประกอบด้วย ปัจจัยภายในและภายนอก ที่ส่งผลต่อการนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติและการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร ดังนั้นกระบวนการบ่งชี้เหตุการณ์ หรือการระบุความเสี่ยง ผู้บริหารควรพิจารณาสิ่งต่อไปนี้

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทุกด้านที่อาจเกิดขึ้น เช่น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์การเงิน บุคลากร การปฏิบัติงาน กฎหมาย ภาษีอากร ระบบงาน สิ่งแวดล้อม และอื่น ๆ

3.2 แหล่งความเสี่ยงทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร

3.3 ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

4. การประเมินความเสี่ยง (Risk assessment) คือ การประเมินโอกาสและผลกระทบของเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นต่อวัตถุประสงค์ ขณะที่การเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งอาจส่งผลกระทบในระดับต่ำ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องอาจมีผลกระทบในระดับสูงต่อวัตถุประสงค์ การประเมินความเสี่ยงประกอบด้วย 2 ลักษณะ ดังนี้

4.1 โอกาสที่อาจเกิดขึ้น (Likelihood) เหตุการณ์มีโอกาสดังขึ้นมากน้อยเพียงใด

4.2 ผลกระทบ (Impact) หากมีเหตุการณ์เกิดขึ้นองค์กรจะได้รับผลกระทบมากน้อยเพียงใด

การประเมินความเสี่ยงสามารถทำได้ทั้งการประเมินเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ โดยพิจารณาทั้งเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากภายนอกและภายในองค์กร นอกจากนี้ การประเมินความเสี่ยงควรดำเนินการทั้งก่อนจัดการความเสี่ยง (Inherent Risk) และหลังจากที่มีการจัดการความเสี่ยงแล้ว (Residual risk) ปัจจัยที่ควรใช้ในการพิจารณาการจัดการความเสี่ยง เช่น การปฏิบัติงานของผู้บริหารและพนักงาน กระบวนการปฏิบัติงาน กิจกรรมการควบคุมภายใน โครงสร้างองค์กร กระบวนการรายงาน/วิธีการติดต่อสื่อสาร ทัศนคติและแนวทางของผู้บริหารเกี่ยวกับความเสี่ยง พฤติกรรมขององค์กรที่คาดว่าจะมีและที่มีอยู่ในปัจจุบัน การวัดผลการปฏิบัติงาน และการติดตามผลและสัญญาและพันธมิตร์ในปัจจุบัน

5. การตอบสนองความเสี่ยง (Risk response) การจัดการความเสี่ยง หรือ การตอบสนองความเสี่ยง (Risk response) คือ เมื่อความเสี่ยงได้รับการบ่งชี้ และประเมินความสำคัญแล้ว ผู้บริหารต้องประเมินวิธีการจัดการความเสี่ยงที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ โดยการพิจารณาทางเลือกในการดำเนินการจะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงที่ยอมรับได้ และต้นทุนที่เกิดขึ้นเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่จะได้รับ เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงมีประสิทธิภาพ ผู้บริหารอาจต้องเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือหลายวิธีรวมกัน เพื่อลดระดับโอกาสที่อาจเกิดขึ้นและผลกระทบของเหตุการณ์ให้อยู่ในช่วงที่องค์กรสามารถยอมรับได้ (Risk tolerance)

หลักการตอบสนองความเสี่ยงมี 4 ประการ คือ 1) การหลีกเลี่ยง (Avoid) การดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง 2) การร่วมจัดการ (Share) การร่วมมือหรือแบ่งความรับผิดชอบกับผู้อื่นในการจัดการความเสี่ยง 3) การลด (Reduce) การดำเนินการเพิ่มเติมเพื่อลดโอกาสที่อาจเกิดขึ้นหรือผลกระทบความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ 4) การยอมรับ (Accept) ความเสี่ยงที่เหลือในปัจจุบันอยู่ภายในระดับที่ต้องการและยอมรับได้ โดยไม่ต้องมีการดำเนินการเพิ่มเติม เพื่อลดโอกาสหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอีก

6. กิจกรรมการควบคุม (Control activities) คือ นโยบายและกระบวนการปฏิบัติงาน เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการจัดการความเสี่ยง กิจกรรมการควบคุมอาจมีความแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมภายในองค์กร ลักษณะธุรกิจ โครงสร้างและวัฒนธรรมองค์กร สิ่งสำคัญประการหนึ่งต่อกิจกรรมการควบคุมคือ การกำหนดบุคลากรภายในองค์กร เพื่อรับผิดชอบในการพิจารณาประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยงที่ได้ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และพิจารณาการปฏิบัติเพิ่มเติมที่จำเป็น เพื่อเพิ่มประสิทธิผลของการจัดการความเสี่ยง นอกจากนี้การปฏิบัติเพื่อลดความเสี่ยงขององค์กรควรจะต้องมีการกำหนดวันแล้วเสร็จให้ชัดเจน

7. ข้อมูลและการติดต่อสื่อสาร (Information and communication) เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับองค์กรในการบ่งชี้ ประเมิน และจัดการความเสี่ยง ข้อมูลสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับองค์กร ทั้งจากแหล่งภายนอกและภายใน ควรได้รับการบันทึกและสื่อสารอย่างเหมาะสมทั้งในด้านรูปแบบและเวลา เพื่อช่วยให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องสามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ดังนั้นการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับบุคคลภายนอกองค์กร เช่น ลูกค้า ผู้จัดหาสินค้า ผู้ให้บริการ ผู้กำกับดูแล และผู้ถือหุ้น เป็นต้น

8. การติดตาม (Monitoring) องค์กรจะต้องมีการติดตามผล เพื่อให้ทราบถึงผลการดำเนินการว่ามีคุณภาพและมีความเหมาะสม สามารถคิดแปลงเท่าที่จำเป็น การติดตามดูแลต้องทำเป็นกิจกรรมที่ต่อเนื่อง นำไปประยุกต์ใช้ในทุกระดับองค์กร และสามารถจัดการความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การติดตามการบริหารความเสี่ยง สามารถทำได้ 2 แบบ คือ 1) การติดตามอย่างต่อเนื่อง เป็นการดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างทันทั่วทั้ง และถือเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงาน และ 2) การติดตามรายครั้ง เป็นการดำเนินการภายหลังจากเกิดเหตุการณ์ ดังนั้นปัญหาที่เกิดขึ้นจะได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (2561, หน้า 5) กล่าวว่า COSO ได้กำหนดกรอบงานการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร (Enterprise Risk Management-Integrated Framework: COSO-ERM) ประกอบด้วย 8 ด้าน ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมภายใน (Internal environment) เป็นแนวคิด นโยบายและบรรยากาศในการบริหารระดับสูง ซึ่งมีอิทธิพลต่อสภาพแวดล้อมภายในองค์กร ประกอบด้วย ความซื่อสัตย์และจริยธรรม การพัฒนาความรู้ ความสามารถของบุคลากร คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ ปรึกษา และรูปแบบการบริหารของผู้บริหาร โครงสร้างองค์กร การมอบอำนาจและหน้าที่ความรับผิดชอบ นโยบายและวิธีบริหารงานบุคคล เป็นต้น

2. การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objective setting) เป็นสิ่งที่ต้องการทำให้สำเร็จหรือผลลัพธ์ของการดำเนินการ โดยแสดงความเชื่อมโยงของวัตถุประสงค์ กลยุทธ์และแผนงานที่เกี่ยวข้อง มีการกำหนดความสำเร็จของวัตถุประสงค์ด้วยตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ชัดเจน มองเห็นได้ทั้งในเชิงปริมาณ/เชิงคุณภาพ ทำทนายความสามารถ เชื่อถือได้และกำหนดระยะเวลาที่ต้องการรวมทั้งกำหนดระดับความเสี่ยง และความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้

3. การระบุเหตุการณ์ (Event identification) เป็นการระบุเหตุการณ์จากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกองค์กร ที่หากเกิดขึ้นจะมีผลกระทบต่อความสำเร็จของกลยุทธ์ และวัตถุประสงค์ โดยแยกเหตุการณ์ที่เป็นโอกาสออกจากความเสี่ยง เพื่อนำไปกำหนดเป็นกลยุทธ์ขององค์กร โดยเลือกเหตุการณ์ที่สังเกตเห็นได้ และเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์จากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ โดยที่ปัจจัยภายนอก ได้แก่ ภัยธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ภาวะเศรษฐกิจ ภาวะการเมือง สังคม เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น ส่วนปัจจัยภายใน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน พนักงาน กระบวนการ และเทคโนโลยี เป็นต้น เทคนิคในการระบุเหตุการณ์ อาจใช้วิธีการประชุม สัมภาษณ์ แบบสอบถาม การวิเคราะห์ SWOT Analysis การวิเคราะห์ Flowchart Analysis หรือ การวิเคราะห์ Fishbone Analysis เป็นต้น จากนั้นนำเหตุการณ์มาจัดประเภท อาจจัดตามวัตถุประสงค์ 4 ด้านของ COSO ก็ได้ (Strategic, operations, reporting and compliance) และดำเนินการแยกโอกาสออกจากความเสี่ยง เพื่อนำไปกำหนดเป็นกลยุทธ์ใหม่ขององค์กร

4. การประเมินความเสี่ยง (Risk assessment) เป็นการวิเคราะห์และจัดระดับความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อกิจการ โดยประเมินจากสองมิติ คือ 1) ระดับความน่าจะเป็นเกิดเหตุการณ์/โอกาสในการเกิดเหตุการณ์ (Likelihood or probability) และ 2) ระดับผลกระทบ (Impact or consequence or exposure) เพื่อช่วยให้องค์กรทราบระดับความเสี่ยงก่อนการจัดการ ซึ่งเป็นความเสี่ยงสืบเนื่อง (Inherent risk) และหาวิธีตอบสนองความเสี่ยง เพื่อให้ระดับความเสี่ยงหลังการจัดการ (Residual risk) อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

5. การจัดการตอบสนองความเสี่ยง (Risk responses) เป็นวิธีการที่ฝ่ายบริหารเลือกใช้ในการจัดการกับความเสี่ยงโดยพิจารณาจากระดับความน่าจะเป็นเกิดและระดับผลกระทบ ความคุ้มค่าและระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ขององค์กร วิธีการจัดการตอบสนองความเสี่ยง มี 4 ประเภทหลัก คือ 1) การยอมรับความเสี่ยง (Take or acceptance) 2) การเลิกการหลีกเลี่ยง (Terminate or avoidance) 3) การโอนหรือกระจายความเสี่ยง (Transfer or sharing or diversify) และ 4) การแก้ไข (Treat or control or mitigate)

6. กิจกรรมควบคุม (Control activities) เป็นนโยบาย วิธีการ และการกระทำที่กำหนดขึ้นเพื่อสร้างความมั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามวิธีจัดการตอบสนองความเสี่ยงที่กำหนดขึ้น ทำให้ความ

เสี่ยงอยู่ในระดับยอมรับได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะเวลาที่กำหนด โดยการควบคุมอาจแบ่งออกเป็น 4 ประเภทตามหน้าที่และวัตถุประสงค์ของการควบคุม คือ 1) การควบคุมแบบป้องกัน (Preventive control) 2) การควบคุมแบบค้นพบ (Detective control) 3) การควบคุมแบบสั่งเสริม (Directive control) และ 4) การควบคุมแบบใหม่เพื่อแก้ไขและชดเชย (Corrective or automated or mitigating control) โดยที่การควบคุมไม่ควรเป็นกิจกรรมที่สร้างพิเศษ แต่ควรเป็นกิจกรรมปกติที่แทรกหรือบูรณาการอยู่ในกระบวนการปฏิบัติงาน เช่น การสอบทานโดยผู้บริหารทุกระดับ การควบคุมความปลอดภัยทางกายภาพของทรัพย์สิน การแบ่งแยกหน้าที่ การใช้ตัววัดผลการดำเนินงาน การควบคุมการประมวลผลสารสนเทศทั้งการควบคุมทั่วไปและควบคุมระบบงาน เป็นต้น

7. สารสนเทศและการสื่อสาร (Information and communication) เป็นการกำหนดให้ระบบสารสนเทศเกี่ยวกับความเสี่ยง ควรได้รับการระบุ บันทึก มีการเผยแพร่ในรูปแบบและภายในเวลาที่เหมาะสม โดยมุ่งที่ความทันเวลา และความสะดวกในการเข้าถึงและมีการสื่อสารโดยใช้แหล่งข้อมูลทั้งภายในและภายนอกองค์กร และควรแทรกอยู่ในระบบสารสนเทศ และการสื่อสารในการบริหารการปฏิบัติงาน

8. การติดตามผล (Monitoring) เป็นการติดตามผล เพื่อปรับปรุงแก้ไขการบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น ด้วยการติดตามผลของผู้บริหาร การประเมินผลอิสระ และการประเมินตนเอง โดยการติดตามผล มีการดำเนินได้ 3 รูปแบบ คือ 1) การติดตามผลระหว่างการปฏิบัติงาน 2) การประเมินผลเป็นรายครั้ง และ 3) การรายงานข้อบกพร่องและการสั่งการแก้ไข

สรุปได้ว่า กระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กร ที่สำคัญประกอบด้วย การกำหนดวัตถุประสงค์ การบ่งชี้ความเสี่ยง การประเมินความเสี่ยง การจัดการความเสี่ยง การติดตามผล และการรายงาน

3.5 วิธีการบริหารความเสี่ยง

มีผู้กล่าวถึงวิธีการบริหารความเสี่ยงไว้ดังนี้

สาคร ชั่วคำรงค์ (2553, หน้า 38) ได้กล่าวถึง วิธีการบริหารความเสี่ยง ว่ามีวิธีการบริการความเสี่ยงอยู่ 4 วิธี ได้แก่

1. การยอมรับ (Take) ยอมรับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานแลภายใต้ความเสี่ยงที่องค์กรสามารถยอมรับได้
2. การลดความเสี่ยง (Treat) การดำเนินการที่เพิ่มเติม เพื่อลดโอกาสเกิดหรือผลกระทบของความเสี่ยง ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3. การหลีกเลี่ยง (Terminate) การดำเนินการ เพื่อยกเลิกหรือหลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยง ทั้งนี้หากใช้กลยุทธ์นี้ อาจต้องทำการพิจารณาวัตถุประสงค์ว่าสามารถบรรลุได้หรือไม่เพื่อทำการปรับเปลี่ยนต่อไป

4. การร่วมจัดการ (Transfer) การร่วมจัดการโดยการแบ่งความเสี่ยงบางส่วนกับบุคคลหรือองค์กรอื่น

กิตติพันธ์ คงสวัสดิ์เกียรติ (2554, หน้า 56-58) ได้กล่าวว่า การแก้ไขป้องกัน และจัดการความเสี่ยงของบริษัท สามารถดำเนินการได้ดังนี้

1. การหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น (Risk avoidance) วิธีการนี้เป็นแนวทางแก้ไขปัญหาความเสี่ยงในเบื้องต้น คือ เมื่อบริษัทพบว่า มีความเสี่ยงใดที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัทอาจทำการแก้ไข ป้องกันในเบื้องต้นได้ คือ การหลีกเลี่ยงไม่ให้ความเสี่ยงนั้นเกิดขึ้นได้

2. การถ่ายโอนความเสี่ยงไปให้ผู้อื่น (Risk transfer) เป็นอีกวิธีหนึ่งของการป้องกันความเสี่ยง คือ การถ่ายโอนความเสี่ยงไปยังบุคคลที่ 3 การถ่ายโอนความเสี่ยงประเภทนี้เป็นประเภทที่เรามักจะเป็นที่รู้จักกันดี คือ การประกันภัย เช่น หากบริษัทเกรงว่าจะเกิดอัคคีภัยแล้วทำให้บริษัทเกิดความสูญเสีย บริษัทจะถ่ายโอนความเสี่ยงดังกล่าวไปยังบริษัทประกันภัย ซึ่งการประกันภัยนั้นจะสามารถทำได้กับทรัพย์สินหลากหลายชนิด เช่น อาคาร รถยนต์ โรงงาน เครื่องจักร ฯลฯ และการประกันภัยนั้นนอกจากจะกระทำกับสินทรัพย์แล้ว ยังอาจป้องกันความผิดพลาดของการปฏิบัติงานของผู้บริหารหรือพนักงานของบริษัทที่อาจผิดพลาดได้อีกด้วย

3. การควบคุมความเสี่ยง (Risk control) เป็นการควบคุมไม่ให้ความเสี่ยงนั้นเกิดปัญหาลูกกลมซึ่งอาจส่งผลให้เกิดปัญหาต่อบริษัทในอนาคต โดยการควบคุมความเสี่ยงนี้อาจกระทำได้สองทาง คือ การกำจัดความเสี่ยงออกไป และการลดทอนความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

3.1 การกำจัดความเสี่ยงออกไป (Risk elimination) เป็นการกำจัดความเสี่ยงออกไปให้หมด โดยอาจทำได้โดยการยกเลิกกิจกรรมบางอย่างที่อาจเกิดความเสี่ยงต่อบริษัท หรืออาจเป็นการใช้เงินทุนทางการเงิน เพื่อกำจัดความเสี่ยง เช่น การกำจัดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัตถุดิบ หรือการกำจัดความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนใด ๆ

3.2 การลดทอนความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น (Risk minimization) เป็นกิจกรรมที่คล้ายกับการกำจัดความเสี่ยง แต่แนวทางในการป้องกันความเสี่ยงนี้จะไม่สามารถกำจัดความเสี่ยงทั้งหมดออกไปได้ ซึ่งจะยังคงเหลือความเสี่ยงอีกบางส่วนหลงเหลืออยู่ แต่จากการลดทอนความเสี่ยงต่าง ๆ แล้ว เช่น การผันผวนของราคาวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต บริษัทอาจมีทางเลือกในการป้องกันความเสี่ยง คือ การกำจัดความเสี่ยง หรือการลดทอนความเสี่ยง ซึ่งบริษัทจะต้องทำการตัดสินใจว่าจะใช้

แนวทางใดในการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งจะมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูงกว่าซึ่งการตัดสินใจเลือกแนวทางป้องกันความเสี่ยงนั้น ต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าด้วย

4. การยอมรับความเสี่ยง (Risk acceptance) เป็นทางเลือกที่บริษัทอาจเลือกในกรณีที่การแก้ไขหรือป้องกันความเสี่ยงนั้นมีต้นทุนสูงกว่าผลกระทบที่จะเกิดขึ้น บริษัทจึงต้องยอมให้ความเสี่ยงเหล่านั้นเกิดขึ้น โดยที่ไม่ทำการป้องกันใด ๆ

สรุปได้ว่า วิธีการบริหารความเสี่ยง ได้แก่ การยอมรับความเสี่ยง การลดความเสี่ยง การหลีกเลี่ยง การร่วมจัดการความเสี่ยง

3.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารความเสี่ยง

มีผู้กล่าวถึงประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารความเสี่ยง ไว้ดังนี้

องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.) (2560, หน้า 9) กล่าวว่า เมื่อมีการดำเนินงานตามแนวทางของการบริหารความเสี่ยงแล้ว ประโยชน์ที่องค์กรคาดหวังว่าจะได้รับจากการบริหารความเสี่ยง มีดังนี้

1. ช่วยให้การดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยการบริหารความเสี่ยงช่วยให้การกำหนดวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ต่าง ๆ ขององค์กรมีความสมบูรณ์ และมีความเป็นไปได้มากขึ้น และสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้
2. ส่งเสริมให้บุคลากรทุกระดับขององค์กรมีความรู้ความเข้าใจ และตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความระมัดระวังในการทำงานและลดโอกาสของการล้มเหลวหรือโอกาสที่จะทำให้เกิดการสูญเสียจากการดำเนินงาน
3. สร้างฐานข้อมูลที่มีประโยชน์ต่อการบริหาร/ปฏิบัติงานในองค์กร โดยข้อมูลหรือสารสนเทศที่ได้รับจากการวิเคราะห์ความเสี่ยงจะเป็นแหล่งข้อมูลสำหรับผู้ตัดสินใจด้านต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้การดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด
4. ส่งเสริมให้เกิดการเตรียมความพร้อมและแนวทางแก้ไขปัญหาดังต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ อ.ส.ค.
5. ช่วยให้การจัดสรร และจัดลำดับความสำคัญของทรัพยากรเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

วิทยา อินทร์สอน (2561, เว็บไซต์) กล่าวว่า การดำเนินการบริหารความเสี่ยงจะช่วยผู้บริหารมีข้อมูลที่ใช้ในการตัดสินใจได้ดียิ่งขึ้น และทำให้องค์กรสามารถจัดการกับปัญหาอุปสรรคและอยู่รอดได้ในสถานการณ์ที่ไม่คาดคิดหรือสถานการณ์ที่อาจทำให้องค์กรเกิดความเสียหาย ประโยชน์ที่จะได้รับจากการดำเนินการบริหารความเสี่ยง มีดังนี้

1. ช่วยสร้างโอกาสและเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารงาน

2. ตระหนักถึงภัยคุกคามที่ยังมาไม่ถึง และลดการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้
3. ช่วยปกป้องการปฏิบัติงาน ปรับปรุงระบบงาน และการวางแผน
4. สร้างฐานข้อมูลความรู้ที่มีประโยชน์ต่อการบริหาร และการปฏิบัติงานในองค์กร
5. ช่วยสะท้อนให้เห็นภาพรวมของความเสี่ยงต่าง ๆ ที่สำคัญขององค์กรได้ทั้งหมด
6. สร้างคุณค่าให้การทำงาน และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้องค์กร
7. เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการบริหารงาน และช่วยให้การพัฒนาองค์กรเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

8. ช่วยให้การพัฒนาการบริหาร และจัดสรรทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

9. สนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารและมอบเป้าหมายในภาพรวม

10. ช่วยให้องค์กรสามารถบรรลุเป้าหมาย ในขณะที่ลดอุปสรรคหรือสิ่งที่ไม่คาดหวังที่อาจเกิดขึ้นทั้งในการป้องกันความเสียหายต่อทรัพยากรขององค์กร และสร้างความมั่นใจในการรายงานและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

สรุปได้ว่า ประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารความเสี่ยงทำให้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงจะช่วยผู้บริหารมีข้อมูลที่ใช้ในการตัดสินใจได้ดียิ่งขึ้น และทำให้องค์กรสามารถจัดการกับปัญหาอุปสรรคและอยู่รอดได้ในสถานการณ์ที่ไม่คาดคิดหรือสถานการณ์ที่อาจทำให้องค์กรเกิดความเสียหาย

3.7 ทฤษฎีเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง

ทฤษฎีความเป็นไปได้/ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Probability theory)

ฉัตรชัย ปัทมทัตตานนท์ (2553, หน้า 43) กล่าวถึง ทฤษฎีความน่าจะเป็นนี้ คือ การศึกษาความน่าจะเป็นแบบคณิตศาสตร์นักคณิตศาสตร์จะมองความน่าจะเป็นว่า เป็นตัวเลขระหว่างศูนย์กับหนึ่งที่กำหนดให้กับ “ เหตุการณ์ ” (ความน่าจะเป็นที่เท่ากับ 0 ก็คือ ไม่มีโอกาสที่เหตุการณ์นั้นจะเกิดขึ้น แต่ถ้าความน่าจะเป็นเท่ากับ 1 แสดงว่าเหตุการณ์ เหล่านั้นเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน) ที่เกิดขึ้นแบบสุ่มความน่าจะเป็น $P(E)$ ถูกกำหนดให้กับเหตุการณ์ E ตามสัจพจน์ของความน่าจะเป็นที่เหตุการณ์ E จะเกิดขึ้น เมื่อกำหนดให้อีกเหตุการณ์ F เกิดขึ้น เรียกว่า ความน่าจะเป็นมีเงื่อนไข ของ E เมื่อให้ F โดยค่าความน่าจะเป็นคือ (เมื่อ $P(F)$ ไม่เป็นศูนย์) ถ้าความน่าจะเป็นมีเงื่อนไข ของ E เมื่อให้ F มีค่า เช่นเดียวกับความน่าจะเป็น (แบบไม่มีเงื่อนไข) ของ E เราจะกล่าวว่า เหตุการณ์ E และ F เป็น เหตุการณ์ที่เป็นอิสระต่อกันเชิงสถิติ เราจะสังเกตได้ว่าความสัมพันธ์นี้เป็นความสัมพันธ์สมมาตร ทั้งนี้เนื่องจากการเป็นอิสระต่อกันนี้เขียนแทนได้ความน่าจะเป็นมักจะถูกใช้บ่อย ๆ ในการอธิบายความหมายแบบกำกวมของโอกาส (Ambiguity of opportunity) ในการเกิดขึ้น

ของเหตุการณ์ที่แน่นอน ในความหมายนี้ คือ การวัดเชิงคุณภาพหรือการวิเคราะห์ซึ่งเกิดจากการนึกคิด ควรจะระลึกว่าความน่าจะเป็นมีความหมายที่แน่นอนทางเทคนิคและเป็น “การวัดโอกาส” ในทางวิทยาศาสตร์ นั่นคือ มันให้คำนิยามทางปริมาณของความเป็นไปได้ที่จะเกิดเหตุการณ์ เหตุการณ์เดียวกันหรือหลายเหตุการณ์ ความน่าจะเป็นในทางคณิตศาสตร์เป็นกรณีทางตัวเลขที่สามารถมีค่าเป็นไปไ้ระหว่าง 0 ซึ่งหมายถึง ไม่สามารถเป็นจริงได้ จนถึง 1 ซึ่งหมายถึง เป็นจริงแน่นอน

ทฤษฎีความไม่แน่นอน (The uncertainty principle)

ณัชธินา ปัทมทัตตานนท์ (2553, หน้า 44) กล่าวว่า เป็นเรื่องหนึ่งที่มีความสำคัญ เป็นผลงานจากมันสมองของนักวิทยาศาสตร์ชาวเยอรมัน เวอร์เนอร์ ไฮเซนเบิร์ก (Werner Heisenberg) ทฤษฎีนี้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาวิชาการเกี่ยวกับสิ่งที่เล็กที่สุดในจักรวาล ซึ่งเรียกว่า วิชากรสาขาคันตัมฟิสิกส์ (Quantum physics) ทฤษฎีความไม่แน่นอนนี้เนื้อหาว่า ในโลกของสิ่งที่เล็กที่สุดจะมีความไม่แน่นอนเกิดขึ้น ทำให้ไม่สามารถยังรู้ข้อมูลที่ถูกต้องได้ เพราะการยังรู้ของเราจะทำให้เกิดความไม่แน่นอน

สรุปได้ว่า ทฤษฎีเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย ทฤษฎีความเป็นไปได้/ทฤษฎีความน่าจะเป็น ทฤษฎีความไม่แน่นอน

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4.1 งานวิจัยในประเทศ

ณัชธินา ปัทมทัตตานนท์ (2553, หน้า 77) วิจัยเรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิผลของสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี ผลการวิจัยพบว่า 1) การจัดการความเสี่ยงของสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี มีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมาก และประสิทธิผลของสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี มีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมาก 2) ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงของผู้บริหารสถานศึกษา กับประสิทธิผลของสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี มีความสัมพันธ์กันทางบวกอยู่ในระดับปานกลางที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 และ 3) การจัดการความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อประสิทธิผลของสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานีอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

เวทวิชชัย ภาคบุญมีเจริญ (2555, หน้า 201) วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในเส้นทางขนส่งเสบียงชายฝั่งอ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก ผลการวิจัยพบว่า 1) ผู้ประกอบการ มีความคิดเห็นต่อการ

บริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจ้างใจ และด้านการควบคุมโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมากที่สุด ส่วนด้านการวางแผน และด้านการจัดการองค์การโดยรวมเห็นด้วยอยู่ในระดับมากที่สุด ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ผู้ประกอบการเห็นว่ามีประสิทธิภาพอยู่ในระดับมากที่สุด ด้านความปลอดภัยเห็นว่ามีประสิทธิภาพอยู่ในระดับมาก 2) ผู้ประกอบที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน ผู้ประกอบการที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน ผู้ประกอบการที่มีข้อมูลทั่วไปต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพที่มีผลต่อการบริหารจัดการแตกต่างกัน 3) การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุม มีความสัมพันธ์ และมีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์อยู่ในระดับมาก (ร้อยละ 84.4) 4) ผู้ขนส่งสินค้ามีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านบุคลากร และด้านกฎหมายอยู่ในระดับมากที่สุด ส่วนด้านเส้นทางการขนส่งมีปัญหาอยู่ในระดับมาก และ 5) ผู้ขนส่งสินค้าที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน

วไลกรณ์ นวลสอาด (2555, หน้า 146) วิจัยเรื่อง การประยุกต์ใช้มาตรฐานการตรวจสอบภายในที่มีผลต่อประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ผลการวิจัยพบว่า ทุนจดทะเบียนที่ใช้ในการประกอบกิจการและจำนวนพนักงานมีผลต่อประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ประเภทของธุรกิจ มูลค่าสินทรัพย์ทั้งสิ้นในปัจจุบันมีผลต่อประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน ด้านการดำเนินงาน และด้านการควบคุมยอดรายได้สุทธิต่อปีมีผลต่อประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน และระยะเวลาในการดำเนินงานของธุรกิจมีผลต่อประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน ผลการทดสอบสมมติฐานการประยุกต์ใช้มาตรฐานการตรวจสอบภายใน โดยภาพรวมด้วยวิธีการพยากรณ์ พบว่า มีผลต่อระดับความสำคัญของประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยงในด้านกลยุทธ์ ด้านการเงิน และด้านการดำเนินงานผลการทดสอบความสัมพันธ์ พบว่า การประยุกต์ใช้มาตรฐานการตรวจสอบภายในมีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลการบริหารความเสี่ยงทุกด้าน โดยความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ มีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านการดำเนินงานและความเสี่ยงด้านการควบคุม มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำและมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน

ชาญชัย เพ็ชรรัตน์ (2557, หน้า 1) วิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงของบริษัทโพเทคเคมีคอล แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด ผลการวิจัยพบว่า พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากที่สุด มีอายุระหว่าง 21-30 ปี ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี สังกัดฝ่ายปฏิบัติการ และมีประสบการณ์การทำงานระหว่าง 1-5 ปี มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานการบริหารความเสี่ยงโดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการวัดผลการบริหารความเสี่ยง ด้านการสนับสนุนจากผู้บริหารระดับสูง ด้านการติดตามกระบวนการบริหารความเสี่ยง ด้านการปฏิบัติตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง และด้านการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับมาก ด้านการฝึกอบรมและกลไก ด้านทรัพยากรบุคคลอยู่ในระดับปานกลาง การทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน ในภาพรวมมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน แต่ประสบการณ์การทำงานต่างกัน มีความคิดเห็นด้านการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สุนทรีย์ วิพัฒน์ (2557, หน้า 221) วิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า 1) ผู้บริหารมีความคิดเห็นต่อการบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทยโดยรวม และรายด้านอยู่ในระดับมาก เรียงลำดับค่าเฉลี่ย ดังนี้ ด้านการติดตามประเมินผล ด้านการกำหนดวัตถุประสงค์ ด้านการจัดการความเสี่ยง ด้านการประเมินความเสี่ยง และด้านการระบุนความเสี่ยง และ 2) ผู้บริหารที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการบริหารความเสี่ยง และมหาวิทยาลัยราชภัฏที่สังกัดต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทยโดยรวม และรายด้านไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อดิศักดิ์ กรรณณรงค์ (2557, หน้า 65) วิจัยเรื่อง การวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัยการดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ ของร้านจำหน่ายวัสดุก่อสร้างในภาคใต้ ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยการดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของร้านจำหน่ายวัสดุก่อสร้าง ประกอบด้วย 7 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยการบริการ กระบวนการสั่งซื้อ การติดต่อสื่อสาร การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ การขนส่ง และการจัดการคลังสินค้า โดยทั้ง 7 ปัจจัย สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรทั้งหมดได้ร้อยละ 62.25 ปัจจัยที่สามารถอธิบายความแปรปรวนได้มากที่สุดคือ ปัจจัยด้านการบริการ รองลงมาเป็น ปัจจัยด้านกระบวนการสั่งซื้อ การติดต่อสื่อสาร การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ และการขนส่ง ตามลำดับ ส่วนปัจจัยที่อธิบายความแปรปรวนได้น้อยที่สุดคือ ปัจจัยการจัดการคลังสินค้า

ข้อผกา บรรพะโก (2558, หน้า 64) วิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานในเขตอำเภอธาดูพนม จังหวัดนครพนม ผลการวิจัยพบว่า การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน ในเขตอำเภอธาดูพนม จังหวัดนครพนม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากทุกด้าน ไม่มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสถานศึกษาและประสบการณ์ต่อการบริหารความเสี่ยง ด้านการเงินของสถานศึกษาขั้นพื้นฐานในเขตอำเภอธาดูพนม จังหวัดนครพนม โรงเรียนที่มีประเภทต่างกันมีความคิดเห็นต่อการบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษา โดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่ผู้บริหารและครูการเงินที่ประสบการณ์การบริหารความเสี่ยง ด้านการเงินต่างกันมีความคิดเห็นต่อการบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน โดยภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

อาพัชรี วงษ์อุปปา (2558, หน้า 122) วิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี ผลการวิจัยพบว่า การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า อยู่ในระดับมากทุกด้าน เรียงลำดับค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย คือ ด้านกลยุทธ์ รองลงมา คือ ด้านการดำเนินงาน ด้านงบประมาณและด้านการปฏิบัติตามกฎหมายกฎระเบียบ ตามลำดับ

ขวัญญานันท์ แก้วนุชนาวี (2559, หน้า 70) วิจัยเรื่อง การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17 ผลการวิจัยพบว่า 1) การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษา ในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาจันทบุรี เขต 17 โดยรวมอยู่ในระดับมาก 2) การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานโรงเรียนมัธยมศึกษา ในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาจันทบุรี เขต 17 ตามความคิดเห็นของครูจำแนกตามวุฒิการศึกษา โดยรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และ 3) การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาจันทบุรี เขต 17 ตามความคิดเห็นของครู จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน โดยรวมแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ณรงค์ ทมเจริญ (2560, หน้า 288) วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านเพศ วุฒิการศึกษา ขนาดองค์กร และภาวะผู้นำของผู้บริหารมีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจ

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ซึ่งเป็นประโยชน์สำหรับผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการในการนำข้อมูลไปใช้สำหรับการจัดทำแผนกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการองค์กรในอนาคต

นภิศ รุ่งเรือง (2560, หน้า 288) วิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ภายในท่าเรือกรุงเทพ ผลการวิจัยพบว่า ส่วนในด้านการศึกษาปัจจัยด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วยตัวแปร 3 ตัวแปร ได้แก่ ปัจจัยด้านทรัพยากรองค์กร ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านมนุษย์ ด้านการจัดการ สมรรถนะด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 4 ด้าน คือ ด้านการจัดส่งด้านนวัตกรรม ด้านความยืดหยุ่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และผลการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 2 ด้าน คือ ประสิทธิภาพด้านต้นทุน ประสิทธิภาพด้านเวลา ปัจจัยด้านทรัพยากรองค์กร ที่ได้นั้นเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ และเป็นพื้นฐานในการขับเคลื่อนองค์กรให้ประสบผลสำเร็จตามเป้าประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ ซึ่งปัจจัย เหล่านี้ ส่วนมีอิทธิพลต่อการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ทั้งสิ้น หากขาดองค์ประกอบใด องค์ประกอบหนึ่ง ทำให้การดำเนินการองค์กรไม่สมบูรณ์ ปัจจัยด้านทรัพยากรองค์กรที่ดี และมีประสิทธิภาพส่งผลทำให้สมรรถนะทางด้านโลจิสติกส์ดี และเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ภายในท่าเรือกรุงเทพ ทั้งในด้านประสิทธิภาพด้านต้นทุน และประสิทธิภาพด้านเวลาทั้งสิ้น ส่งผลทำให้ลดต้นทุน และเวลาในการทำงานให้ต่ำลงก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์มากขึ้น และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้ามากขึ้น ทำให้องค์กรเกิดผลกำไรสูงสุด จากการใช้สินทรัพย์ที่มีอยู่ภายในองค์กรให้เกิด ประสิทธิภาพสูงสุดต่อท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งท่าเรือกรุงเทพถือว่าเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศ ไทยในการขนถ่ายสินค้าทางเรือ โดยมีการดำเนินการในการบริหารจัดการภายใต้การกำกับของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ ของไทยที่สามารถสร้างชื่อเสียง รายได้ ต่อ ประเทศชาติโดยตรงอีกด้วย

ไพรวลัย คุณาสถิตยชัย (2560, หน้า 55) วิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ผลการวิจัย พบว่า สภาพการบริหารความเสี่ยงของงานด้านการเงินของ มหาวิทยาลัยขอนแก่น โดยรวมมีการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาตามขั้นตอนพบว่า การ กำหนดวัตถุประสงค์ การระบุความเสี่ยง และการบริหารความเสี่ยงมีการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก ยกเว้นการติดตามผลและการประเมินความเสี่ยงมีการปฏิบัติอยู่ในระดับปานกลาง

4.2 งานวิจัยต่างประเทศ

ดอลเตอร์ที และคณะ (Daugherty, et al., 2005) (อ้างถึงใน นภิศ รุ่งเรือง, 2560, หน้า 29) ซึ่งได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์แบบย้อนกลับ (Reverse logistics) ในกรณีศึกษาเกี่ยวกับผล

การดำเนินงานที่ดีจากการใช้ทรัพยากรเทคโนโลยีสารสนเทศ พบว่า การใช้สมรรถนะทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Capability) ซึ่งมีความสำคัญในการสร้างสมรรถนะในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์โดยรวม (Overall logistics competence) และมีความสำคัญในการจัดการในเรื่องของโลจิสติกส์แบบย้อนกลับ ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในส่วนของการดำเนินงานด้านความประหยัด (Economic performance) ซึ่งเกิดจากความลดตัว ระหว่างระดับของการบริการ (Level of services) และต้นทุนในการบริการ (Cost of services) โดยที่ผลการดำเนินงานด้านความประหยัดประกอบไปด้วยการฟื้นฟูสินทรัพย์ขององค์กร (Recovery of assets) การจำกัดต้นทุน (Cost containment) พัฒนาการทำกำไร (Improved profitability) พัฒนาผลิตภาพแรงงาน (Improved labor productivity) การลดสินค้าคงคลัง (Reduced inventory investment) นอกจากนี้ สมรรถนะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศยังช่วยในการพัฒนาในด้านของการบริการ (Service quality)

ยาง และคณะ (Yang, et al., 2005) (อ้างถึงใน นกิส รุ่งเรือง, 2560, หน้า 29) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับทรัพยากรสมรรถนะด้านการบริการโลจิสติกส์ (Logistics services capability) สมรรถนะด้านนวัตกรรม (Innovation capability) และผลการดำเนินงานของการบริการตู้คอนเทนเนอร์ในได้หวัน พบว่า สมรรถนะด้านนวัตกรรมที่ดีกว่ามีผลต่อสมรรถนะด้านการบริการทางโลจิสติกส์ที่ดีกว่าเช่นกัน และทั้งสองสิ่งที่ได้กล่าวมาในข้างต้น ถือว่าเป็นกุญแจสำคัญในด้านโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมการขนส่งในอนาคต จึงเป็นผลทำให้องค์กรเกิดการพัฒนาสมรรถนะด้านนวัตกรรมให้มีความแตกต่างจากองค์กรอื่น ๆ และสมรรถนะด้านนวัตกรรมยังส่งผลต่อการพัฒนาการบริการลูกค้า และผลการดำเนินงานขององค์กร ด้านการเงิน ได้แก่ ส่วนครองตลาด ผลกำไร อัตราการเจริญเติบโตของยอดขาย ผลตอบแทนจากการลงทุน และการลดต้นทุนในการดำเนินงาน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ผู้วิจัยมีวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การใช้สถิติวิเคราะห์ข้อมูล

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 807 คน ประกอบด้วย เจ้าของธุรกิจโลจิสติกส์ และผู้เกี่ยวข้องในระบบขนส่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 268 คน ซึ่งผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการกำหนดตัวอย่าง กรณิทราบจำนวนประชากรของ ยามาเน (Yamane, 1973, p.126)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

ความหมายของสัญลักษณ์ในสูตร ได้แก่

- n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
- N = ขนาดของประชากร
- e = ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างที่ยอมรับให้เกิดขึ้นได้
กำหนดให้เท่ากับ .05

เมื่อแทนค่าลงในสูตรจะได้ผลดังต่อไปนี้

$$n = \frac{807}{1 + 807 (0.05^2)}$$

$$= 267.44$$

จากการแทนค่าสูตรดังกล่าว ได้เท่ากับ 267.44 ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง 268 คน โดยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลของการวิจัย คือ แบบสอบถาม ซึ่งผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือโดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บข้อมูลจากเอกสาร และตำราที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบความคิดในการสร้างเครื่องมือ

2. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารการวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาถึงรายละเอียดต่าง ๆ เพื่อให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้

3. ขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง เพื่อนำมาวิเคราะห์

4. สร้างแบบสอบถามเป็น 3 ตอน โดยการศึกษาค้นคว้าจากหนังสือ เอกสารต่าง ๆ แนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีเนื้อหาของแบบสอบถาม ดังนี้

ตอนที่ 1 บัณฑิตส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list) ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และตำแหน่งงาน

ตอนที่ 2 บัณฑิตพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list) ได้แก่ ประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาเข้า) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง

ตอนที่ 3 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ตามแนวของลิเคิร์ต (Likert) ประกอบด้วยข้อความที่เป็นการให้ความคิดเห็นต่อการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ และมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ คือ มากที่สุด (5 คะแนน) มาก (4 คะแนน) ปานกลาง (3 คะแนน) น้อย (2 คะแนน) และน้อยที่สุด (1 คะแนน) (ชานินทร์ ศิลป์จารุ, 2555, หน้า 75)

ในการวิเคราะห์ข้อมูลจะใช้เกณฑ์การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยของข้อมูลตามแนวคิดของลิเคิร์ต (Likert method) (บุญชม ศรีสะอาด, 2553, หน้า 103) กำหนดไว้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 4.51 - 5.00 หมายถึง	มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ย 3.51 - 4.50 หมายถึง	มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก
คะแนนเฉลี่ย 2.51 - 3.50 หมายถึง	มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 1.51 - 2.50 หมายถึง	มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.50 หมายถึง	มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อยที่สุด

5. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบความครอบคลุมของข้อคำถาม ความเหมาะสมของปริมาณคำถาม ความชัดเจนของภาษา และรูปแบบของแบบสอบถาม แล้วนำมาปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

6. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 5 คน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ความสอดคล้องในความคิดเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิด้วยการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of item-objective congruence : IOC) โดยข้อที่นำมาเก็บข้อมูลได้ต้องมีค่า IOC เท่ากับ 0.6 - 1.0 (รายละเอียดแสดงในภาคผนวก ค)

7. นำข้อคำถามไปปรับปรุงตามที่ผู้ทรงคุณวุฒิเสนอแนะ เสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และจัดทำเป็นแบบสอบถาม

8. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try - out) กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อหาคุณภาพเครื่องมือโดยการตรวจสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's coefficient Alpha) (Cronbach, 1970, p.161) พบว่า ค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.97 (รายละเอียดแสดงในภาคผนวก ค)

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

3.1 ผู้วิจัยทำบันทึกเสนอสำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา เพื่อขอความอนุเคราะห์ออกหนังสือขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลถึงผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ เพื่อขออนุญาตเก็บข้อมูล

3.2 ผู้วิจัยนำหนังสือขอความอนุเคราะห์ พร้อมทั้งแบบสอบถามไปยังผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยวิธีแจกแบบสอบถามด้วยตนเอง และรอรับกลับ และวิธีการส่งเอกสารแบบออนไลน์ จนได้ข้อมูลครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่กำหนด จำนวน 268 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100

3.3 นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาวิเคราะห์ข้อมูล

3.4 วิธีการสุ่มตัวอย่างเป็นการเลือกแบบเจาะจงจาก เจ้าของธุรกิจ สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ เจ้าหน้าที่ฝ่ายชิปปิ้ง เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชี เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก และเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ

4. การใช้สถิติวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้วยค่าความถี่ และร้อยละ

4.2 วิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชาโดยใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

4.3 เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และ ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ ที่มี 2 ตัวแปร เช่น เพศ ด้วยการทดสอบที (t-test) และปัจจัยส่วนบุคคล ที่มีตัวแปร 3 ตัวขึ้นไป ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และเมื่อพบความแตกต่าง ทดสอบด้วยการทดสอบแอลเอสดี (Least-Significant Different : LSD)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิจัยแบ่งเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

ตอนที่ 4 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตอนที่ 5 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

เพื่อให้เกิดความเข้าใจในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ใช้สัญลักษณ์ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

$\bar{X}$	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย
S.D.	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	ค่าที่ใช้ในการพิจารณาใน t-distribution
F	แทน	ค่าที่ใช้ในการพิจารณาใน F-distribution
df	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of freedom)
SS	แทน	ผลรวมกำลังสอง (Sum of square)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยผลรวมกำลังสอง (Mean square)
*	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เจ้าของธุรกิจโลจิสติกส์ และผู้เกี่ยวข้องในระบบขนส่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 268 คน จำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และ ตำแหน่งงาน แสดงดังตาราง 3

ตาราง 3 จำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

n = 268		
ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	188	70.15
หญิง	80	29.85
2. อายุ		
ต่ำกว่า 30 ปี	33	12.31
30 - 39 ปี	78	29.11
40 - 49 ปี	97	36.19
50 ปี ขึ้นไป	60	22.39
3. สถานภาพสมรส		
โสด	110	41.04
สมรส	134	50.00
หม้าย/หย่าร้าง	24	8.96
4. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	151	56.34
ปริญญาตรี	109	40.67
สูงกว่าปริญญาตรี	8	2.99
5. ตำแหน่งงาน		
เจ้าของธุรกิจ	40	14.93
สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย	45	16.79
เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ	40	14.93
เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์	42	15.67
เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชี	21	7.84
เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก	57	21.26
เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ	23	8.58

จากตาราง 3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 70.15 รองลงมาเป็นเพศหญิง จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 29.85 อายุ 40 - 49 ปี จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 36.19 รองลงมา 30 - 39 ปี จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 29.11 และน้อยที่สุด ต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 12.31 สถานภาพสมรส จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 50.00 รองลงมา โสด จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 41.04 และน้อยที่สุด หม้าย/หย่าร้าง จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 8.96 ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 56.34 รองลงมา ปริญญาตรี จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 40.67 และน้อยที่สุด สูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.99 และมีตำแหน่งเป็นเจ้าของน้ำที่ฝ่ายสต็อก จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 21.26 รองลงมา สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 16.79 และน้อยที่สุด เจ้าของน้ำที่ฝ่ายการเงินและบัญชี จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 7.84

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตาม ประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาล่อง) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง แสดงดังตาราง 4

ตาราง 4 จำนวน และร้อยละของปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำใน
เส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

n = 268

ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ประเภทของกิจการ		
กิจการเจ้าของคนเดียว	53	19.78
ห้างหุ้นส่วน	13	4.85
บริษัทจำกัด	202	75.37
2. ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ		
1 - 10 ปี	13	4.85
11 ปีขึ้นไป	255	95.15
3. ลักษณะการบรรทุกสินค้า		
มีการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ	268	100.00
4. ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว		
พื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่าง 75 - 80 % ของพื้นที่บรรทุก	260	97.01
พื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่าง 50 - 74 % ของพื้นที่บรรทุก	8	2.99
5. การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า		
มี โดยเป็นผู้ว่าจ้างให้องค์กรอื่นเป็นผู้ขนส่งในนามของบริษัท	5	1.87
มี โดยเป็นผู้รับจ้างขนส่งให้ในนามองค์กรอื่น	96	35.82
ไม่มีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า	167	62.31
6. ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า		
มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง	132	49.25
มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าที่บริหารจัดการเอง	118	44.03
เช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการ	18	6.72
7. การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร		
กำหนดโดยเจ้าของสินค้า	116	43.28
กำหนดโดยผู้ประกอบการขนส่ง	127	47.39
กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วงการขนส่งอื่น	25	9.33
8. ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาต่อ		
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	11	4.10
ปุ๋ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย	241	89.93
น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่	16	5.97

ตาราง 4 (ต่อ)

ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
9. ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้น		
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	7	2.61
ปุ๋ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย	28	10.45
น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่	233	86.94
10. ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง		
2,001 - 4,000 ตัน	7	2.61
4,001 - 12,000 ตัน	96	35.82
20,000 ตัน ขึ้นไป	165	61.57
11. จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน		
1 - 5 เที่ยว	12	4.48
6 - 10 เที่ยว	17	6.35
11 - 15 เที่ยว	113	42.16
15 เที่ยว ขึ้นไป	126	47.01
12. ค่าบริการต่อครั้ง		
ขึ้นอยู่กับระยะทาง	16	5.97
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	179	66.79
ตั้งเป็นราคารมาตรฐาน	73	27.24
13. มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง		
ต่ำกว่า 1 ล้านบาท	21	7.84
2 - 9 ล้านบาท	215	80.22
10 ล้านบาทขึ้นไป	32	11.94

จากตาราง 4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในประเภทของกิจการที่เป็นบริษัท จำกัด จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 75.37 รองลงมา กิจการเจ้าของคนเดียว จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 19.78 และน้อยที่สุด ห้างหุ้นส่วน จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 4.85 มีระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ 11 ปีขึ้นไป จำนวน 255 คน คิดเป็นร้อยละ 95.15 รองลงมา 1 - 10 ปี จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 4.85 มีลักษณะการบรรทุกสินค้าเป็นการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ จำนวน 268 คน คิดเป็นร้อยละ 100 มีปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวมีพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่างร้อยละ 75 - 80 ของพื้นที่บรรทุก จำนวน 260 คน คิดเป็นร้อยละ 97.01 รองลงมา พื้นที่บรรทุกเฉลี่ย

แล้วอยู่ระหว่างร้อยละ 50 - 74 ของพื้นที่บรรทุก จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.99 การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ ไม่มีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 62.31 รองลงมา มี โดยเป็นผู้รับจ้างขนส่งให้ในนามองค์กรอื่น จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 35.82 และน้อยที่สุด มี โดยเป็นผู้ว่าจ้างให้องค์กรอื่นเป็นผู้ขนส่งในนามของบริษัท จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.87 ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าโดยมีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 49.25 รองลงมา มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าที่บริหารจัดการเอง จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 44.03 และน้อยที่สุด เข้าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 6.72 การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ส่วนใหญ่มีการกำหนดโดยผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 47.39 รองลงมา กำหนดโดยเจ้าของสินค้า จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 43.28 และน้อยที่สุด กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วงการขนส่งอื่น จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 9.33 ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย จำนวน 241 คน คิดเป็นร้อยละ 89.93 รองลงมา น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.97 และน้อยที่สุด ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 4.10 ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้นเป็นน้ำมัน/ถ่านหิน/แร่ จำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 86.94 รองลงมา ปุ๋ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 10.45 และน้อยที่สุด ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.61 ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง 20,000 ตัน ขึ้นไป จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 61.57 รองลงมา 4,001 - 12,000 ตัน จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 35.82 และน้อยที่สุด 2,001 - 4,000 ตัน จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 2.61 จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน 15 เที่ยวขึ้นไป จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 47.01 รองลงมา 11 - 15 เที่ยว จำนวน 113 คน คิดเป็นร้อยละ 42.16 และน้อยที่สุด 1 - 5 เที่ยว จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 4.48 ค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 66.79 รองลงมา ตั้งเป็นราคารามาตรฐาน จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 27.24 และน้อยที่สุด ขึ้นอยู่กับระยะทาง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 5.97 และ มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง 2 - 9 ล้านบาท จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 80.22 รองลงมา 10 ล้าน บาทขึ้นไป จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 11.94 และน้อยที่สุด ต่ำกว่า 1 ล้าน บาท จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 7.84

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่หน้าประเทศกัมพูชา

ผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่หน้าประเทศกัมพูชา ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ ประกอบด้วย ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ แสดงดังตาราง 5 - 9

ตาราง 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่หน้าประเทศกัมพูชา โดยรวม

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ด้านกลยุทธ์	3.96	0.73	มาก
2. ด้านการดำเนินงาน	3.88	0.62	มาก
3. ด้านการเงิน	4.03	0.65	มาก
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	3.99	0.71	มาก
โดยรวม	3.97	0.49	มาก

จากตาราง 5 พบว่า การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่หน้าประเทศกัมพูชา โดยรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.97$, S.D. = 0.49) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการเงิน ($\bar{X} = 4.03$, S.D. = 0.65) รองลงมา คือ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ($\bar{X} = 3.99$, S.D. = 0.71) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านการดำเนินงาน ($\bar{X} = 3.88$, S.D. = 0.73)

ตาราง 6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์

ด้านกลยุทธ์	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ผู้ประกอบการกำหนดแนวทางป้องกันและจัดทำแผนการดำเนินงาน กรณีฉุกเฉิน	4.00	0.83	มาก
2. ผู้ประกอบการกำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่ง สินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนด	3.92	0.93	มาก
3. ผู้ประกอบการจัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปี	3.90	0.94	มาก
4. ผู้ประกอบการเพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายในและ การประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน	3.98	0.99	มาก
5. ผู้ประกอบการประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการ โหลดสินค้า เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า	4.07	0.96	มาก
6. ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะ สินค้าระหว่างการขนส่ง	3.86	0.95	มาก
7. ผู้ประกอบการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการ เดินเรืออื่น	3.87	0.85	มาก
8. ผู้ประกอบการสร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและ ตรงตามความต้องการของลูกค้า	4.06	0.86	มาก
9. ผู้ประกอบการให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง	3.97	0.90	มาก
10. ผู้ประกอบการมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน	4.01	0.94	มาก
โดยรวม	3.96	0.73	มาก

จากตาราง 6 พบว่า การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ โดยรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.96$, S.D. = 0.73) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้า เพื่อหา

แนวทางป้องกันความล่าช้า ($\bar{X} = 4.07$, S.D. = 0.96) รองลงมา คือ ผู้ประกอบการสร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า ($\bar{X} = 4.06$, S.D. = 0.86) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง ($\bar{X} = 3.86$, S.D. = 0.95)

ตาราง 7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา ด้านการดำเนินงาน

ด้านการดำเนินงาน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	3.94	0.72	มาก
2. ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าภายในประเทศ	3.90	0.72	มาก
3. ผู้ประกอบการทำประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	3.80	0.76	มาก
4. ผู้ประกอบการจัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ให้ทำหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโดยเฉพาะ	3.88	0.71	มาก
5. ผู้ประกอบการติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์	3.83	0.73	มาก
6. ผู้ประกอบการมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล	3.93	0.73	มาก
โดยรวม	3.88	0.62	มาก

จากตาราง 7 พบว่า การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา ด้านการดำเนินงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.88$, S.D. = 0.62) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ($\bar{X} = 3.94$, S.D. = 0.72) รองลงมา คือ ผู้ประกอบการมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของ

ข้อมูล ($\bar{X} = 3.93$, S.D. = 0.73) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการทำประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ($\bar{X} = 3.80$, S.D. = 0.76)

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการเงิน

ด้านการเงิน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ผู้ประกอบการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม	4.16	0.88	มาก
2. ผู้ประกอบการมีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ	4.05	0.89	มาก
3. ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัท (Agent) ในการให้บริการ	4.13	0.91	มาก
4. ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัท รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง	4.14	0.81	มาก
5. ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัท จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น	3.74	0.99	มาก
6. ผู้ประกอบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน	3.98	0.84	มาก
โดยรวม	4.03	0.65	มาก

จากตาราง 8 พบว่า การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการเงิน โดยรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.03$, S.D. = 0.65) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม ($\bar{X} = 4.16$, S.D. = 0.88) รองลงมา คือ ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัท รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง ($\bar{X} = 4.14$, S.D. = 0.81) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการมีตัวแทน

ของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น ($\bar{X} = 3.74$, S.D. = 0.99)

ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ

ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ผู้ประกอบการติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อ สนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง	4.03	0.84	มาก
2. ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอย่าง เคร่งครัด	3.92	0.96	มาก
3. ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้า ทราบอย่างชัดเจน	3.81	0.89	มาก
4. ผู้ประกอบการพัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่ม พันธมิตรอยู่เสมอ	4.07	0.84	มาก
5. ผู้ประกอบการตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี	4.12	0.85	มาก
โดยรวม	3.99	0.71	มาก

จากตาราง 9 พบว่า การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ โดยรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.99$, S.D. = 0.71) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี ($\bar{X} = 4.12$, S.D. = 0.85) รองลงมา คือ ผู้ประกอบการพัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตรอยู่เสมอ ($\bar{X} = 4.07$, S.D. = 0.84) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน ($\bar{X} = 3.81$, S.D. = 0.89)

ตอนที่ 4 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

การเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล มีสมมติฐานทางการวิจัย และผลการเปรียบเทียบ แสดงผลดังตาราง 10 - 17

H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ แตกต่างกัน

ตาราง 10 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามเพศ

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจ โลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ	เพศ				t	Sig.
	ชาย		หญิง			
	n = 188		n = 80			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1. ด้านกลยุทธ์	3.99	0.73	3.92	0.74	0.71	.48
2. ด้านการดำเนินงาน	3.86	0.62	3.94	0.61	-1.07	.29
3. ด้านการเงิน	4.05	0.62	4.00	0.72	0.64	.53
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	3.98	0.70	4.02	0.75	-0.37	.71
โดยรวม	3.97	0.48	3.97	0.51	0.01	.99

ตาราง 10 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามเพศ ด้วยค่าสถิติ Independent sample t-test ระดับนัยสำคัญทางสถิติ ที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้านมีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 11 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามอายุ

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	2.39	3	0.80	1.51	.21
	ภายในกลุ่ม	139.68	264	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	1.87	3	0.62	1.63	.18
	ภายในกลุ่ม	101.11	264	0.38		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	1.78	3	0.59	1.39	.25
	ภายในกลุ่ม	112.12	264	0.42		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	0.82	3	0.27	0.53	.66
	ภายในกลุ่ม	134.48	264	0.51		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.26	3	0.09	0.36	.78
	ภายในกลุ่ม	63.39	264	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 11 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามอายุ ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีอายุต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 12 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามสถานภาพสมรส

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	0.38	2	0.19	0.36	.70
	ภายในกลุ่ม	141.69	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.05	2	0.03	0.07	.93
	ภายในกลุ่ม	102.93	265	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	0.33	2	0.16	0.38	.68
	ภายในกลุ่ม	113.57	265	0.43		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	0.49	2	0.24	0.48	.62
	ภายในกลุ่ม	134.81	265	0.51		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.19	2	0.10	0.40	.67
	ภายในกลุ่ม	63.46	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 12 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามสถานภาพสมรส ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีสถานภาพสมรส ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 13 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามระดับการศึกษา

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	3.27	2	1.64	3.12	.06
	ภายในกลุ่ม	138.80	265	0.52		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.74	2	0.37	0.96	.38
	ภายในกลุ่ม	102.24	265	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	1.04	2	0.52	1.22	.30
	ภายในกลุ่ม	112.86	265	0.43		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	1.91	2	0.96	1.90	.15
	ภายในกลุ่ม	133.38	265	0.50		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.71	2	0.36	1.50	.23
	ภายในกลุ่ม	62.94	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 13 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามระดับการศึกษา ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 14 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามตำแหน่งงาน

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	4.09	6	0.68	1.29	.26
	ภายในกลุ่ม	137.98	261	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	2.37	6	0.39	1.02	.41
	ภายในกลุ่ม	100.61	261	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	8.48	6	1.41	3.50*	.00
	ภายในกลุ่ม	105.42	261	0.40		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	6.91	6	1.15	2.34*	.03
	ภายในกลุ่ม	128.38	261	0.49		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3.33	6	0.56	2.40*	.03
	ภายในกลุ่ม	60.31	261	0.23		
	รวม	63.65	267			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

ตาราง 14 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามตำแหน่งงาน ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม มีค่า Sig. ที่คำนวณได้มีเท่ากับ 0.03 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า ค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีตำแหน่งงาน ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มี 2 ด้าน คือ ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ที่มีค่า Sig. น้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีตำแหน่งงาน ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ทางน้ำ ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ แตกต่างกัน ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ได้ผลแสดงดังตาราง 15 - 17

ตาราง 15 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD

ตำแหน่งงาน	เจ้าของธุรกิจ	สร้างเรือ/กัปตัน/ นายท้าย	เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ	เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์	เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน และบัญชี	เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก	เจ้าหน้าที่ฝ่าย	ตรวจสอบ
1. เจ้าของธุรกิจ								
2. สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย								
3. เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ								
4. เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์								
5. เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน และบัญชี	.282*	.260*						.344*
6. เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก	.232*	.210*						.294*
7. เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ								

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 15 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชี และ เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ โดยรวม มากกว่า เจ้าของธุรกิจ สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย และ เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ

ตาราง 16 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ
ขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD

ตำแหน่งงาน	เจ้าของธุรกิจ	สร้างเรือ/กัปตัน/ นายท้าย	เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ	เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์	เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน และบัญชี	เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก	เจ้าหน้าที่ฝ่าย ตรวจสอบ
1. เจ้าของธุรกิจ							
2. สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย							
3. เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ							.333*
4. เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์	.289*						.410*
5. เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน และบัญชี	.456*	.413*					.577*
6. เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก	.373*	.330*					.495*
7. เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ							

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 16 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ 1) เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน มากกว่าเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ 2) เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์ มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน มากกว่าเจ้าของธุรกิจ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ และ 3) เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชี และ เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน มากกว่าเจ้าของธุรกิจ สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย และเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ

ตาราง 17 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD

ตำแหน่งงาน	เจ้าของธุรกิจ	สร้างเรือ/กัปตัน/ นายท้าย	เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ	เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์	เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน และบัญชี	เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก	เจ้าหน้าที่ฝ่าย ตรวจสอบ
1. เจ้าของธุรกิจ							
2. สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย							
3. เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ							
4. เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์							
5. เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงิน และบัญชี							
6. เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก	.376*	.406*					.411*
7. เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ							

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 17 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ จำแนกตามตำแหน่งงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ มากกว่าเจ้าของธุรกิจ สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย และเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ

จากผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ผู้วิจัยได้สรุปผลความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย แสดงดังตาราง 18

ตาราง 18 สรุปผลความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยของการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยง
ธุรกิจ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่
น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบ		ความแตกต่าง เป็นรายด้าน
	สมมติฐานการวิจัย ยอมรับ	ปฏิเสธ	
1. ผู้ประกอบการที่มีเพศต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยง ธุรกิจ โลจิสติกส์ แตกต่างกัน		✓	
2. ผู้ประกอบการที่มีอายุต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยง ธุรกิจ โลจิสติกส์ แตกต่างกัน		✓	
3. ผู้ประกอบการที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีการบริหาร ความเสี่ยงธุรกิจ โลจิสติกส์ แตกต่างกัน		✓	
4. ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการบริหารความ เสี่ยงธุรกิจ โลจิสติกส์ แตกต่างกัน		✓	
5. ผู้ประกอบการที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีการบริหารความ เสี่ยงธุรกิจ โลจิสติกส์ แตกต่างกัน	✓		ด้านการเงิน, ด้านการปฏิบัติให้ สอดคล้องกับ กฎระเบียบ

จากตาราง 18 สรุปผลความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยของการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้ประกอบการที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ แตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ผู้ประกอบการที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ แตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

ตอนที่ 5 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

การเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีสมมติฐานทางการวิจัย และผลการเปรียบเทียบ แสดงผลดังตาราง 19 - 37

H_0 : ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ไม่แตกต่างกัน

H_1 : ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ แตกต่างกัน

ตาราง 19 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทของกิจการ

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	0.34	2	0.17	0.32	.73
	ภายในกลุ่ม	141.73	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	1.63	2	0.81	2.13	.12
	ภายในกลุ่ม	101.35	265	0.38		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	2.09	2	1.05	2.48	.09
	ภายในกลุ่ม	111.80	265	0.42		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	1.27	2	0.64	1.26	.29
	ภายในกลุ่ม	134.02	265	0.51		
	รวม	135.29	267			

ตาราง 19 (ต่อ)

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.36	2	0.18	0.75	.47
	ภายในกลุ่ม	63.29	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 19 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทของกิจการ ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทของกิจการต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 20 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ	ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ				t	Sig.
	1 - 10 ปี		11 ปีขึ้นไป			
	n = 13		n = 255			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1. ด้านกลยุทธ์	4.20	0.60	3.95	0.73	1.19	.23
2. ด้านการดำเนินงาน	4.03	0.63	3.87	0.62	0.86	.39
3. ด้านการเงิน	4.31	0.39	4.02	0.66	1.55	.12
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	4.37	0.48	3.97	0.72	1.98*	.04
โดยรวม	4.23	0.33	3.95	0.49	1.96	.05

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 20 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ด้วยค่าสถิติ Independent sample t-test ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม มีค่า Sig. เท่ากับ .05 ซึ่งเท่ากับค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน มี 1 ด้าน คือ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ที่มีค่า Sig. น้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่า ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ แตกต่างกัน

ตาราง 21 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจ โลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ	ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว				t	Sig.
	75 - 80 % ของพื้นที่บรรทุก n = 260		50 - 74 % ของพื้นที่บรรทุก n = 8			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1. ด้านกลยุทธ์	3.95	0.73	4.34	0.49	-1.47	.14
2. ด้านการดำเนินงาน	3.88	0.62	4.08	0.65	-0.93	.35
3. ด้านการเงิน	4.02	0.66	4.40	0.40	-1.59	.11
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	3.98	0.71	4.40	0.52	-1.66	.09
โดยรวม	3.96	0.49	4.30	0.38	-1.99	.05

จากตาราง 21 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว ด้วยค่าสถิติ Independent sample t-test ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม มีค่า Sig. เท่ากับ .05 ซึ่งเท่ากับค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม

ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านทุกด้านมีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติ ให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 22 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	2.92	2	1.46	2.78	.06
	ภายในกลุ่ม	139.15	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.78	2	0.39	1.01	.37
	ภายในกลุ่ม	102.20	265	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	0.74	2	0.37	0.87	.42
	ภายในกลุ่ม	113.15	265	0.43		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	1.82	2	0.91	1.81	.17
	ภายในกลุ่ม	133.47	265	0.50		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.54	2	0.27	1.14	.32
	ภายในกลุ่ม	63.11	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 22 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีการจ้างเหมาช่วงใน

การขนส่งสินค้าต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 23 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	0.93	2	0.46	0.87	.42
	ภายในกลุ่ม	141.14	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	4.26	2	2.13	5.71	.00*
	ภายในกลุ่ม	98.72	265	0.37		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	3.11	2	1.55	3.72*	.03
	ภายในกลุ่ม	110.79	265	0.42		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	1.54	2	0.77	1.53	.22
	ภายในกลุ่ม	133.75	265	0.50		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.58	2	0.29	1.22	.30
	ภายในกลุ่ม	63.07	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 23 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม ไม่แตกต่างกัน และเมื่อ

พิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มี 2 ด้าน คือ ด้านการดำเนินงาน และด้านการเงิน ที่มีค่า Sig. น้อยกว่า ค่านัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน และด้านการเงิน แตกต่างกัน ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ได้ผล แสดงดังตาราง 24 - 25

ตาราง 24 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD

ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ ขนถ่ายสินค้า	มีท่าเรือหรือสถานี ขนถ่ายสินค้าเป็น สินทรัพย์ของตนเอง	มีท่าเรือหรือสถานี ขนถ่ายสินค้าที่ บริหารจัดการเอง	เช่าพื้นที่จากภาครัฐ หรือเอกชนที่ ให้บริการ
1. มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้า เป็นสินทรัพย์ของตนเอง			
2. มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้า ที่บริหารจัดการเอง	.227*		.370*
3. เช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชน ที่ให้บริการ			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 24 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าที่บริหารจัดการเอง มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการดำเนินงาน มากกว่า มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง และเช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการ

ตาราง 25 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าเป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD

ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ ขนถ่ายสินค้า	มีท่าเรือหรือสถานี ขนถ่ายสินค้าเป็น สินทรัพย์ของตนเอง	มีท่าเรือหรือสถานี ขนถ่ายสินค้าที่ บริหารจัดการเอง	เช่าพื้นที่จากภาครัฐ หรือเอกชนที่ ให้บริการ
1. มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้า เป็นสินทรัพย์ของตนเอง			
2. มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้า ที่บริหารจัดการเอง			
3. เช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชน ที่ให้บริการ	.436*	.421*	

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 25 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ เช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการ มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน มากกว่า มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง และ มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าที่บริหารจัดการเอง

ตาราง 26 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	0.52	2	0.26	0.49	.62
	ภายในกลุ่ม	141.55	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	3.31	2	1.65	4.40*	.01
	ภายในกลุ่ม	99.67	265	0.38		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	0.20	2	0.10	0.24	.79
	ภายในกลุ่ม	113.70	265	0.43		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	0.15	2	0.07	0.14	.87
	ภายในกลุ่ม	135.15	265	0.51		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.44	2	0.22	0.92	.40
	ภายในกลุ่ม	63.21	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 26 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ด้วยค่าสถิติ One - Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม ไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มี 1 ด้าน คือ ด้านการดำเนินงาน ที่มีค่า Sig. น้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยง

ธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน แตกต่างกัน ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ได้ผลแสดงดังตาราง 27

ตาราง 27 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตามการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD

การกำหนดตารางการขนส่งสินค้า ขององค์กร	กำหนดโดยเจ้าของ สินค้า	กำหนดโดย ผู้ประกอบการ ขนส่ง	กำหนดโดยผู้ขนส่ง สินค้าในช่วง การขนส่งอื่น
1. กำหนดโดยเจ้าของสินค้า			
2. กำหนดโดยผู้ประกอบการขนส่ง			
3. กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วง การขนส่งอื่น	.346*	.397*	

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 27 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตามการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วงการขนส่งอื่น มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการดำเนินงาน มากกว่ากำหนดโดยเจ้าของสินค้า และกำหนดโดยผู้ประกอบการขนส่ง

ตาราง 28 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	3.63	2	1.82	3.48*	.03
	ภายในกลุ่ม	138.44	265	0.52		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	2.69	2	1.34	3.55*	.03
	ภายในกลุ่ม	100.29	265	0.38		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	4.13	2	2.06	4.98*	.01
	ภายในกลุ่ม	109.77	265	0.41		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	2.69	2	1.34	2.68	.07
	ภายในกลุ่ม	132.61	265	0.50		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	2.08	2	1.04	4.47*	.01
	ภายในกลุ่ม	61.57	265	0.23		
	รวม	63.65	267			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 28 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม มีค่า Sig. น้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มี 3 ด้าน คือ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน และด้านการเงิน ที่มีค่า Sig. น้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน และด้านการเงิน แตกต่างกัน

ดังนั้น จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ได้ผลแสดงดังตาราง 29 - 31

ตาราง 29 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD

ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง	ข้าว/มันสำปะหลัง/ ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	ปื๋ยเคมี/ปุ๋นซิเมนต์/ ทราย	น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่
1. ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง		.377*	
2. ปื๋ยเคมี/ปุ๋นซิเมนต์/ทราย			
3. น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 29 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ โดยรวมมากกว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปื๋ยเคมี/ปุ๋นซิเมนต์/ทราย

ตาราง 30 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ
ขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านกลยุทธ์ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี
Fisher's LSD

ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง	ข้าว/มันสำปะหลัง/ ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	ปืเยเคมี/ปูนซีเมนต์/ ทราย	น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่
1. ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง		.587*	.584*
2. ปืเยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย			
3. น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 30 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์
ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านกลยุทธ์ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง
เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็น
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านกลยุทธ์
มากกว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปืเยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย และ น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่

ตาราง 31 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD

ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง	ข้าว/มันสำปะหลัง/ ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	ปื้ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ ทราย	น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่
1. ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง			
2. ปื้ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย			
3. น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่	.513*	.409*	

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 31 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นน้ำมัน/ถ่านหิน/แร่ มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการดำเนินงาน มากกว่าประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง และปื้ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย

ตาราง 32 การทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ
ขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง เป็นรายคู่ด้วยวิธี
Fisher's LSD

ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง	ข้าว/มันสำปะหลัง/ ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	ปื๋ยเคมี/ปุ๋นซิเมนต์/ ทราย	น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่
1. ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง		.549*	
2. ปื๋ยเคมี/ปุ๋นซิเมนต์/ทราย			
3. น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 32 ผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์
ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่อง
เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน ได้แก่ ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็น
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน
มากกว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปื๋ยเคมี/ปุ๋นซิเมนต์/ทราย

ตาราง 33 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้น

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	1.85	2	0.92	1.75	.18
	ภายในกลุ่ม	140.22	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.11	2	0.05	0.14	.87
	ภายในกลุ่ม	102.87	265	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	2.35	2	1.18	2.80	.06
	ภายในกลุ่ม	111.54	265	0.42		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	2.47	2	1.24	2.47	.09
	ภายในกลุ่ม	132.82	265	0.50		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.26	2	0.63	2.68	.07
	ภายในกลุ่ม	62.39	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 33 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้น ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้นต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 34 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	0.25	2	0.13	0.24	.79
	ภายในกลุ่ม	141.82	265	0.54		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.30	2	0.15	0.38	.68
	ภายในกลุ่ม	102.68	265	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	1.12	2	0.56	1.32	.27
	ภายในกลุ่ม	112.78	265	0.43		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	0.27	2	0.13	0.26	.77
	ภายในกลุ่ม	135.03	265	0.51		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.15	2	0.08	0.32	.73
	ภายในกลุ่ม	63.50	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 34 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้งต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 35 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	1.04	3	0.35	0.65	.58
	ภายในกลุ่ม	141.03	264	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.72	3	0.24	0.62	.60
	ภายในกลุ่ม	102.26	264	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	1.01	3	0.34	0.79	.50
	ภายในกลุ่ม	112.89	264	0.43		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	2.43	3	0.81	1.61	.19
	ภายในกลุ่ม	132.86	264	0.50		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.49	3	0.16	0.68	.57
	ภายในกลุ่ม	63.16	264	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 35 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ด้วยค่าสถิติ One - Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 36 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามค่าบริการต่อครั้ง

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	1.20	2	0.60	1.12	.33
	ภายในกลุ่ม	140.88	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.44	2	0.22	0.56	.57
	ภายในกลุ่ม	102.55	265	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	0.19	2	0.10	0.23	.80
	ภายในกลุ่ม	113.70	265	0.43		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	0.29	2	0.14	0.28	.75
	ภายในกลุ่ม	135.01	265	0.51		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.14	2	0.07	0.30	.74
	ภายในกลุ่ม	63.51	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 36 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามค่าบริการต่อครั้ง ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีค่าบริการต่อครั้งต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 37 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ		SS	df	MS	F	Sig.
1. ด้านกลยุทธ์	ระหว่างกลุ่ม	1.25	2	0.62	1.17	.31
	ภายในกลุ่ม	140.83	265	0.53		
	รวม	142.07	267			
2. ด้านการดำเนินงาน	ระหว่างกลุ่ม	0.39	2	0.19	0.50	.61
	ภายในกลุ่ม	102.59	265	0.39		
	รวม	102.98	267			
3. ด้านการเงิน	ระหว่างกลุ่ม	2.45	2	1.23	2.91	.06
	ภายในกลุ่ม	111.45	265	0.42		
	รวม	113.90	267			
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ	ระหว่างกลุ่ม	0.93	2	0.46	0.91	.40
	ภายในกลุ่ม	134.37	265	0.51		
	รวม	135.29	267			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.96	2	0.48	2.02	.13
	ภายในกลุ่ม	62.69	265	0.24		
	รวม	63.65	267			

จากตาราง 37 ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง ด้วยค่าสถิติ One -Way ANOVA ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 พบว่า โดยรวม และรายด้าน มีค่า Sig. มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกัน

จากผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ ผู้วิจัยได้สรุปผลความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย แสดงดังตาราง 38

ตาราง 38 สรุปผลความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยของการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยง
ธุรกิจ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่
น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบ		ความแตกต่าง เป็นรายด้าน
	สมมติฐานการวิจัย ยอมรับ	ปฏิเสธ	
1. ประเภทของกิจการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์แตกต่างกัน	✓		
2. ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ แตกต่างกัน	✓		ด้านการปฏิบัติให้ สอดคล้องกับ กฎระเบียบ
3. ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิส ติกส์แตกต่างกัน	✓		
4. การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิส ติกส์แตกต่างกัน	✓		
5. ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิส ติกส์แตกต่างกัน	✓		ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน
6. การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความ เสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์แตกต่างกัน	✓		ด้านการดำเนินงาน
7. ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาต่อของผู้ประกอบการขนส่ง สินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิส ติกส์แตกต่างกัน	✓		ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน
8. ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้นของผู้ประกอบการขนส่ง สินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิส ติกส์แตกต่างกัน	✓		

ตาราง 38 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบ	ความแตกต่าง เป็นรายด้าน
	สมมติฐานการวิจัย ยอมรับ ปฏิเสธ	
9. ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้งของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจ โลจิสติกส์ แตกต่างกัน	✓	
10. จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือนของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความ เสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ แตกต่างกัน	✓	
11. ค่าบริการต่อครั้งของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ แตกต่างกัน	✓	
12. มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้งของผู้ประกอบการขนส่ง สินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิส ติกส์ แตกต่างกัน	✓	

จากตาราง 38 สรุปผลความสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยของการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาลุ่มน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้น ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้ประกอบการที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาต่อต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ แตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า 1) ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ แตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ 2) ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าของผู้ประกอบการ

ขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการดำเนินงาน และด้านการเงิน แตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้3) การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการดำเนินงาน แตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ และ 4) ประเภทสินค้าที่ขนส่งในช่องทางของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน และด้านการเงิน แตกต่างกัน อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา 2) เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และ 3) เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 268 คน ได้มาโดยการสุ่มแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ที่มีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.97 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบที การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว และการทดสอบรายคู่ด้วยวิธีแอลเอสดี ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 70.15 อายุ 40 - 49 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.19 สถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 50.00 ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 56.34 และมีตำแหน่งเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก คิดเป็นร้อยละ 21.26

2. ผลการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในประเภทของกิจการที่เป็นบริษัทจำกัด คิดเป็น ร้อยละ 75.37 มีระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ 11 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 95.15 มีลักษณะการบรรทุกสินค้าเป็นการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ คิดเป็นร้อยละ 100 มีปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวมีพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่างร้อยละ 75 - 80 ของพื้นที่บรรทุก คิดเป็น ร้อยละ 97.01 ไม่มี

การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 62.31 ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า โดยมีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง คิดเป็นร้อยละ 49.25 มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรโดยผู้ประกอบการขนส่ง คิดเป็นร้อยละ 47.39 ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย คิดเป็นร้อยละ 89.93 ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้นเป็นน้ำมัน/ถ่านหิน/แร่ คิดเป็นร้อยละ 86.94 ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง 20,000 ตัน ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 61.57 จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน 15 เที่ยวขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 47.01 ค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง คิดเป็นร้อยละ 66.79 และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง 2 - 9 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 80.22

3. ผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา พบว่า การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ โดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการเงิน รองลงมา คือ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านการดำเนินงาน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า

3.1 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ โดยรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการประสานงานกับคลังสินค้า เรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการ โหลดสินค้า เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า รองลงมา คือ ผู้ประกอบการสร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง

3.2 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการดำเนินงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รองลงมา คือ ผู้ประกอบการมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3.3 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการเงิน โดยรวม อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการกำหนดค่าบริการตามต้นทุน ค่าเช่าและบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม รองลงมา คือ ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่ม บริษัทฯ รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น

3.4 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ โดยรวม อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ผู้ประกอบการตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี รองลงมา คือ ผู้ประกอบการพัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตรอยู่เสมอ และข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน

4. ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า 1) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม ไม่แตกต่างกัน และ 2) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีตำแหน่งงาน ต่างกันมีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า

4.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ แตกต่างกัน

5. ผลเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ พบว่า 1) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวมไม่แตกต่างกัน และ 2) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง

(สินค้าขาล่อง) ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า

5.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีระยะเวลาการดำเนินธุรกิจต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ แตกต่างกัน

5.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน และ ด้านการเงิน แตกต่างกัน

5.3 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการดำเนินงาน แตกต่างกัน

5.4 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาล่อง) ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน และด้านการเงิน แตกต่างกัน

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ผู้วิจัยมีประเด็นในการอภิปรายผล ดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ โดยรวม อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะธุรกิจให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ต้องเผชิญกับการแข่งขันและความเสี่ยงสูงขึ้น อันเป็นผลกระทบต่อเนื่องจากการที่ภาคการผลิตและภาคบริการของไทยต้องปรับตัวรองรับการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชาตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นทั้งด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน และการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ซึ่งการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือที่ทุกหน่วยงานให้ความสำคัญไม่ว่าจะเป็นธุรกิจ ภาครัฐ หรือภาคเอกชน เพราะการบริหารความเสี่ยงจัดว่าเป็นภารกิจสำคัญที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินงานกิจการ เพื่อให้องค์กรมีความมั่นใจว่า ผลผลิต หรือผลงานขององค์กร ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นแก่องค์กรจะบรรลุเป้าหมายที่องค์กรได้

กำหนดไว้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วไลโรจน์ นวลสอาด (2555, หน้า 91) เรื่อง การประยุกต์ใช้มาตรฐานการตรวจสอบภายในที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน พบว่า ประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนโดยรวมอยู่ในระดับมาก และสอดคล้องกับงานวิจัยของ อาพัชร วังษ์อุปปา (2558, หน้า 122) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี ด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน ความเสี่ยงด้านการเงิน และความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านมีประเด็นในการอภิปรายผล ดังนี้

1.1 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำตระหนักถึงความเสี่ยง ด้านกลยุทธ์ ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถดำเนินธุรกิจตามแผนธุรกิจ หรือกลยุทธ์ที่บริษัทได้กำหนดไว้ได้ ดังนั้น จึงมีการกำหนดแนวทางป้องกันและจัดทำแผนการดำเนินงานกรณีฉุกเฉิน กำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนด จัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปี เพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายในและการประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน ประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้า เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง รักษาความความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการเดินเรืออื่น สร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า ให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง และ มีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน สอดคล้องกับงานวิจัยของ อาพัชร วังษ์อุปปา (2558, หน้า 122) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ ด้านกลยุทธ์ อยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ขวัญญนันท์ แก้วนุชนาวรร (2559, หน้า 70) เรื่อง การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17 พบว่า การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงาน ด้านกลยุทธ์ อยู่ในระดับมาก

1.2 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการดำเนินงาน อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำตระหนักถึงความเสี่ยง ด้านการดำเนินงาน ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการปฏิบัติงานทุก ๆ ขั้นตอนโดยครอบคลุมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการ อุปกรณ์เทคโนโลยีสารสนเทศด้วย ดังนั้นจึงมีการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าภายในประเทศ ประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ให้ทำหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโดยเฉพาะ ติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ และมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล สอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัชชัญญา ปัทมทัตตานนท์ (2553, หน้า 77) เรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี พบว่า ระดับการจัดการความเสี่ยง ด้านการดำเนินงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ขวัญญานันท์ แก้วนุชชนาวีชร (2559, หน้า 70) เรื่อง การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17 พบว่า การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงาน ด้านการดำเนินงาน อยู่ในระดับมาก

1.3 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการเงิน อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำตระหนักถึงความเสี่ยง ด้านการเงิน ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่พร้อมในเรื่องงบประมาณ การเงิน เช่น ความผิดพลาดจากการเบิกจ่าย สภาพคล่องทางการเงิน ความเสี่ยง ด้านอัตราดอกเบี้ย ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น ดังนั้นจึงมีการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม มีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น และบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ ไพรวลัย คุณาสถิตยชัย (2560, หน้า 55) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า สภาพการบริหารความเสี่ยงของงานด้านการเงินของมหาวิทยาลัยขอนแก่นโดยรวม มีการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ช่อผกา บรรทะโก (2558, หน้า 64) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน

ของสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานในเขตอำเภอหาดพยอม จังหวัดนครพนม พบว่า การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน ในเขตอำเภอหาดพยอม จังหวัดนครพนม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก

1.4 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำตระหนักถึงความเสี่ยง ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ หรือ กฎระเบียบ หรือกฎหมายที่มีอยู่ไม่เหมาะสม หรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน ดังนั้นจึงมีการติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอย่างเคร่งครัด แจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน พัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตรอยู่เสมอ และตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี สอดคล้องกับงานวิจัยของ อาพัชร วังษ์อุปปา (2558, หน้า 122) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ อยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ขวัญญุนันท์ แก้วนุชนาวี (2559, หน้า 70) เรื่อง การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17 พบว่า การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ อยู่ในระดับมาก

2. ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล มีประเด็นในการอภิปรายผล ดังนี้

2.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยรวม ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา มักส่งผลต่อการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ แต่อาจไม่ส่งผลต่อความคิดเห็นการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของงานวิจัยครั้งนี้ อาจเพราะผู้ตอบแบบสอบถามทำงานภายใต้บริบทเดียวกัน จึงมีความคิดเห็นเหมือนกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุนทรีย์ วิพัฒนเศรษฐ (2557, หน้า 221) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย พบว่า

ผู้บริหารที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการบริหารความเสี่ยง และมหาวิทยาลัยราชภัฏที่สังกัดต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย โดยรวม ไม่แตกต่างกัน

2.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีตำแหน่งงาน ต่างกันมีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ตอบแบบสอบถามที่มีตำแหน่งงานต่างกัน ย่อมมีบทบาทหน้าที่ที่ต่างกันออกไป เมื่อพิจารณาถึงการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่า เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชี มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน มากกว่า เจ้าหน้าที่ของธุรกิจ สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย และเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ เป็นเพราะเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชีมีหน้าที่ทางการเงิน จึงมีความเห็นแตกต่างจากเจ้าของธุรกิจซึ่งอาจจะมีหน้าที่ทางการบริหารงาน เป็นต้น

3. ผลเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีประเด็นในการอภิปรายผล ดังนี้

3.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะบริบทของธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา มีความคล้ายคลึงกันจึงมีการบริหารความเสี่ยงที่ไม่แตกต่างกัน

3.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก) ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาผลการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ที่พบว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาออกเป็นข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ โดยรวม มากกว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาออกเป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย อาจเป็นเพราะสินค้าข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลืองมีความเสี่ยงต่อความเสียหายมากกว่าสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทราย

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 จากผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ พบว่าข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำควรให้ความสำคัญกับการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่งมาใช้ตามความเหมาะสม

1.2 จากผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำควรให้ความสำคัญกับการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน โดยทำเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา กับประสิทธิภาพการดำเนินงานขนส่งสินค้า

2.2 ควรมีการศึกษการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่น ๆ เช่น ทางรถ ทางอากาศ และทางรถไฟ เป็นต้น

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า. (2561). รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง
บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ปี 2561 ปีงบประมาณ 2562. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- _____. (2561). ข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง ปี 2561.
ค้นเมื่อ 8 กรกฎาคม 2562, จาก https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/2562/T_Pasak_Jao62.pdf.
- กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2561). คู่มือการพัฒนาระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001
สำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- กิตติพันธ์ คงสวัสดิ์เกียรติ. (2554). การจัดการความเสี่ยงและตราสารอนุพันธ์เบื้องต้น
(พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ : เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า.
- ขวัญญานันท์ แก้วนุชนาวีชร. (2559). การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียน
มัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา
มัธยมศึกษา เขต 17. งานนิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา,
มหาวิทยาลัยบูรพา.
- คมสัน โสมณวัตร. (2557). เอกสารประกอบการเรียนการสอนรายวิชา LOG2401 (การจัดการ
โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน). กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ข้อผกา บรรทะโก. (2558). การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษาระดับการศึกษา
ขั้นพื้นฐานในเขตอำเภอหาดุพนม จังหวัดนครพนม. วารสารมหาวิทยาลัยนครพนม,
5 (3), 64 - 70.
- ชาญชัย เพ็ชรรัตน์. (2557). การบริหารความเสี่ยงของบริษัทโทรเทค เคมีคอล แอนด์ เอนจิเนียริ่ง
จำกัด. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารธุรกิจ, วิทยาลัยเซาธ์อีสท์
บางกอก.
- ณรงค์ ทมเจริญ. (2560). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการ
โลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ. วารสารวิชาการ สถาบันวิทยาการจัดการแห่ง
แปซิฟิก, 4 (2), 288 - 301.
- ณัชธิญา ปัทมพัฒตานนท์. (2553). การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อประสิทธิผลของสถานศึกษา
สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี. วิทยานิพนธ์
ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีการบริหารการศึกษา,
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.

ณัชพล จรุงพิพัฒน์กุล. (2561). **ตีแผ่โครงสร้างระบบโลจิสติกส์ไทย**. กรุงเทพฯ :

ธนาคารแห่งประเทศไทย.

ณัชไรวินท์ ท้าวเมืองมา. (2554). **การบริหารโลจิสติกส์ภายใต้ความผันผวน**. กรุงเทพฯ :

มหาวิทยาลัยศรีปทุม.

ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2558). **กรอบการบริหารความเสี่ยง**. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.

ธนศ พุ่มโพธิ์. (2559). **ปัจจัยความเสี่ยงของประเทศที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ**

ในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย. วิทยานิพนธ์

บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารทั่วไป, มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด.

ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2555). **การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS (พิมพ์ครั้งที่ 10)**.

กรุงเทพฯ : บิสซิเนสอาร์แอนด์ดี.

นภิศ รุ่งเรือง. (2560). **ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ภายในท่าเรือ**

กรุงเทพ. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

และโซ่อุปทาน, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

บุญชม ศรีสะอาด. (2553). **การวิจัยเบื้องต้น (พิมพ์ครั้งที่ 8)**. กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น.

พรภัทร อินทรวรพัฒน์. (2561). **การบริหารความเสี่ยงองค์กร**. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสวนดุสิต.

ไพรวลัย คุณาสถิตยชัย. (2560). **การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของมหาวิทยาลัยขอนแก่น**.

ใน การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษาแห่งชาติ ครั้งที่ 17 และการสัมมนา

วิชาการเพื่อเผยแพร่งานวิจัยสู่ชุมชน ครั้งที่ 5. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่. (2553). **คู่มือการบริหารความเสี่ยง มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่**.

เชียงใหม่ : ผู้แต่ง.

มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์. (2553). **คู่มือการบริหารความเสี่ยง มหาวิทยาลัยราชภัฏ**

วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์. ปทุมธานี : ผู้แต่ง.

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. (2555). **คู่มือการบริหารความเสี่ยง พ.ศ. 2555**. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.

วไลยกรณ์ นวลสะอาด. (2555). **การประยุกต์ใช้มาตรฐานการตรวจสอบภายในที่มีผลต่อ**

ประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน.

วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบัญชี, มหาวิทยาลัยราชภัฏ

พระนครศรีอยุธยา.

วิทยา ยาม่วง. (2559). **การศึกษาความเสี่ยงของการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก**

บริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.

- วิทยา อินทร์สอน. (2561). การบริหารความเสี่ยงในองค์กร. ค้นเมื่อ 8 กรกฎาคม 2562, จาก <http://www.thailandindustry.com/onlinemag/view2.php?id=553§ion=1&issues=26>.
- วิวัฒน์ คู่อัจฉริยะ. (2560). รูปแบบการบริหารความเสี่ยงของสถานศึกษาขั้นพื้นฐาน สังกัด สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษานครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา, มหาวิทยาลัย นอร์ทกรุงเทพ.
- เวทย์วิชัย ภาคนุญมีเจริญ. (2555). ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางลำน้ำในเส้นทางขนส่งเลียบชายฝั่งอ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.
- ศูนย์ข้อมูลไทยเอสเอ็มอีเซ็นเตอร์. (2557). คุณลักษณะของรูปแบบการขนส่ง. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2561). เพิ่มพลัง SME ขนส่งด้วยดิจิทัลเทคโนโลยี. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (2561). คู่มือการบริหารความเสี่ยง. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- สาคร ช่วยดำรง. (2553). การควบคุมภายในที่ส่งผลต่อความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบ และการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน. (2557). คู่มือบริหารความเสี่ยงองค์การของกองทุนเพื่อ การส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- สิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์. (2559). การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจ ขนส่ง หิน ดิน ทราบดีด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สุนทรีย์ วิพัฒน์. (2557). การบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย. วารสารบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, 10 (1), 221 - 229.
- องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.). (2560). คู่มือการบริหารความเสี่ยง ฉบับปรับปรุงปี 2560 องค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อ.ส.ค.). กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- อดิศักดิ์ วรรณรงค์. (2557, มกราคม - มิถุนายน). การวิเคราะห์องค์ประกอบของปัจจัย การดำเนินงานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของร้านจัดจำหน่าย วัสดุก่อสร้างในภาคใต้. วารสารเทคโนโลยีภาคใต้, 7 (1), 65 - 72.

อาพัชร วรย์อุปปา. (2558). การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษา
ตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษา
ตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี. การค้นคว้าอิสระครุศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารการศึกษา, มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี.

เอกลักษณ์ ป้องกัน. (2560). การบริหารความเสี่ยงของผู้บริหารสถานศึกษา สังกัดสำนักงาน
เขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาอุบลราชธานี เขต 3. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารการศึกษา, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี.

Yamane, T. (1973). *Statistics : An introductory analysis* (3rd Ed.). New York : Harper & Row.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

หนังสือเชิญผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการทดสอบเครื่องมือ

หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการทำวิทยานิพนธ์

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กัญญาพัชญ์ นาคภิบาล
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รัตนา สีดี
3. ดร.แสงจิตต์ ไต้แสง
4. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภัทรนันท์ สุระชาติรี
5. นายอาธิป พุ่มเข็ม

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา



ที่ อว.๐๖๒๙.๙/ว ๒๗๙

สำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

อ. พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา ๑๓๐๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ภิญญาพัชญ์ นาคภิบาล

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ และแบบแสดงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา” ภายใต้การควบคุมของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ดร.กิติมา ทามาลี

ในการนี้คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลพร้อมทั้งแสดงความคิดเห็นตามแบบฟอร์มที่แนบมาพร้อมนี้แล้ว ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้เครื่องมือมีคุณภาพและเหมาะสมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ในโอกาสต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านรับเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ ของ ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา

โทร/โทรสาร ๐-๓๕๓๒-๒๐๘๓



ที่ อว.๐๖๒๙.๙/ว ๒๗๔

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

อ. พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา ๑๓๐๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รัตนา สีดี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ และแบบแสดงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา” ภายใต้การควบคุมของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ดร.กิติมา ทามาลี

ในการนี้คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลพร้อมทั้งแสดงความคิดเห็นตามแบบฟอร์มที่แนบมาพร้อมนี้แล้ว ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้เครื่องมือมีคุณภาพและเหมาะสมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ในโอกาสต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านรับเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ ของ ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

โทร/โทรสาร ๐-๓๕๓๒-๒๐๘๓



ที่ อว.๐๖๒๙.๙/ว ๒๗๙

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

อ. พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา ๑๓๐๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน ดร.แสงจิตต์ ไต้แสง

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ และแบบแสดงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา” ภายใต้การควบคุมของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ดร.กิตติมา ทามาลี

ในการนี้คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลพร้อมทั้งแสดงความคิดเห็นตามแบบฟอร์มที่แนบมาพร้อมนี้แล้ว ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้เครื่องมือมีคุณภาพและเหมาะสมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ในโอกาสต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านรับเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ ของ ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

โทร/โทรสาร ๐-๓๕๓๒-๒๐๘๓



ที่ อว.๐๖๒๙.๙/ว ๒๗๔

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

อ. พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา ๑๓๐๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภัทรนันท์ สุรชาติ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ และแบบแสดงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา” ภายใต้การควบคุมของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ดร.กิตติมา ทามาลี

ในการนี้คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลพร้อมทั้งแสดงความคิดเห็นตามแบบฟอร์มที่แนบมาพร้อมนี้แล้ว ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้เครื่องมือมีคุณภาพและเหมาะสมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ในโอกาสต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านรับเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ ของ ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

โทร/โทรสาร ๐-๓๕๓๒-๒๐๘๓



ที่ อว.๐๖๒๙.๙/ว ๒๗๔

สำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

อ. พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา ๑๓๐๐๐

๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน คุณอาธิป พุ่มเข็ม

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ และแบบแสดงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา” ภายใต้การควบคุมของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ดร.กิติมา ทามาลี

ในการนี้คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลพร้อมทั้งแสดงความคิดเห็นตามแบบฟอร์มที่แนบมาพร้อมนี้แล้ว ทั้งนี้เพื่อนำผลที่ได้มาเป็นแนวทางปรับปรุงแก้ไขให้เครื่องมือมีคุณภาพและเหมาะสมกับการเก็บรวบรวมข้อมูลประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ในโอกาสต่อไป

สำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านรับเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิทยานิพนธ์ ของ ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการการบัณฑิตศึกษา

โทร/โทรสาร ๐-๓๕๓๒-๒๐๘๓



ที่ อว. ๐๖๒๙.๙ /ว ๓๖

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา
ถนนปรีดิพนมยงค์ ตำบลประตูชัย
อำเภอพระนครศรีอยุธยา
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๑๓๐๐๐

๒ มีนาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อหาคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท บี พี พี ทรานสปอร์ต จำกัด

ด้วย ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา” ภายใต้การควบคุมของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ดร.กิตติมา ทามาลี ในการนี้นักศึกษาจำเป็นต้องขอเก็บข้อมูลจากพนักงานและลูกค้าที่อยู่ในหน่วยงานที่ท่านรับผิดชอบ เพื่อดำเนินการหาคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในการทำวิทยานิพนธ์ สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อความสะดวกในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

โทร/โทรสาร. ๐-๓๕๓๒-๒๐๘๓



ที่ อว. ๐๖๒๙.๙ / ๕๒

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา
ถนนปรีดิพนมยงค์ ตำบลประตู่ชัย
อำเภอพระนครศรีอยุธยา
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๑๓๐๐๐

๑๗ มีนาคม ๒๕๖๓

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการทำวิทยานิพนธ์

เรียน กรรมการผู้จัดการ บริษัท บี พี พี ทรานสปอร์ต จำกัด

ด้วย ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยุวะเวช นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา” ภายใต้การควบคุมของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ดร.กิตติมา ทามาลี ในการนี้นักศึกษาจำเป็นต้องขอเก็บข้อมูลจากพนักงานและลูกค้าที่อยู่ในหน่วยงานที่ท่านรับผิดชอบ สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุเคราะห์ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความกรุณาจากท่าน และขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อภิชาติ พานสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการบัณฑิตศึกษา

โทร/โทรสาร ๐-๓๕๓๒-๒๐๘๓

ภาคผนวก ข
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถาม

(สำหรับประกอบการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ)

เรื่อง

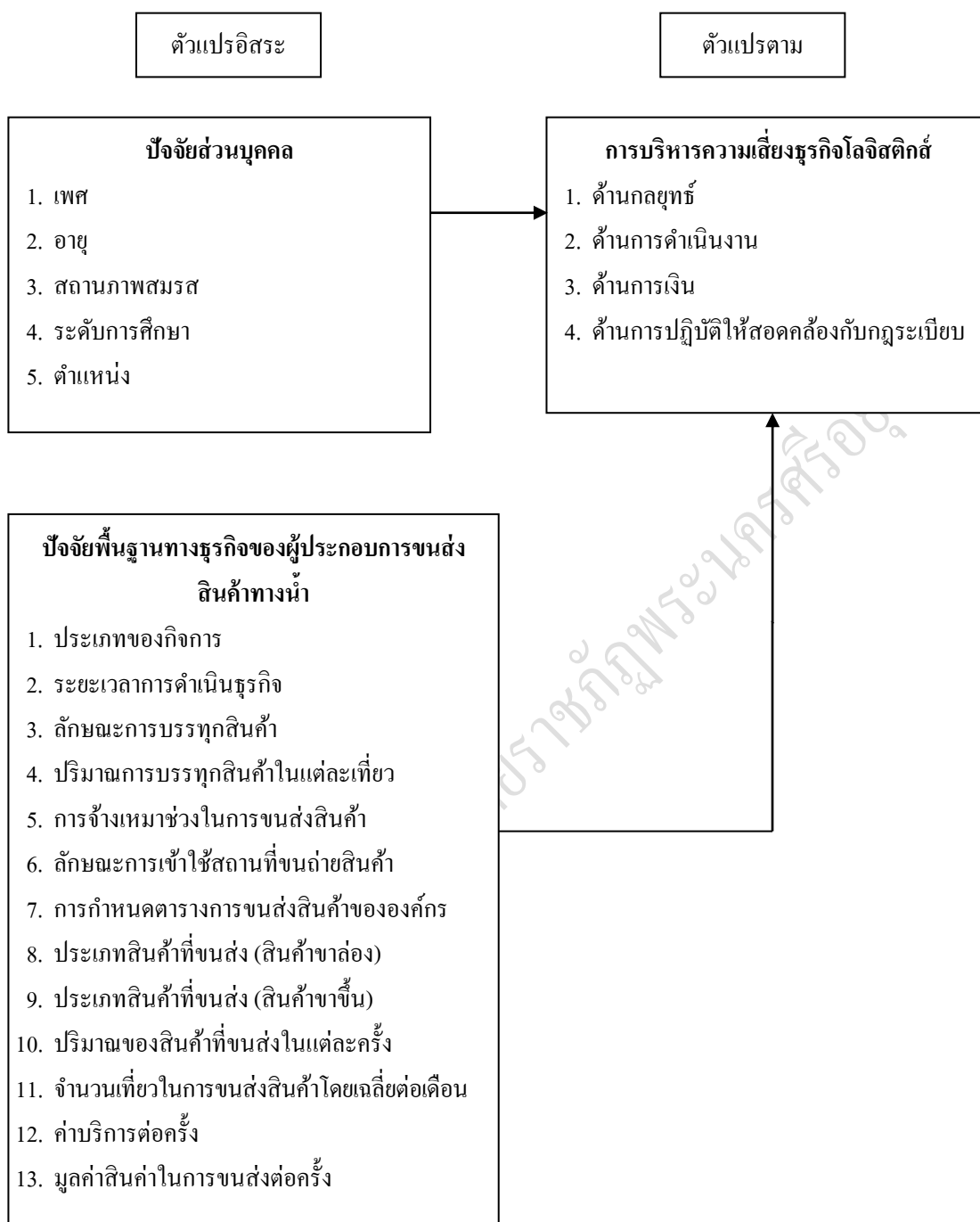
การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำใน
เส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

คำชี้แจง

การวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
ในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
ทางน้ำ และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทาง
ลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา
2. เพื่อเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
ทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล
3. เพื่อเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
ทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทาง
ธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ผู้วิจัยขอความอนุเคราะห์ท่านในฐานะผู้เชี่ยวชาญในการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาว่า
แนวทางดังกล่าวเป็นไปตามหลักการ แนวคิด ทฤษฎีหรือไม่โดยมีกรอบแนวคิด และนิยามศัพท์
เฉพาะ ดังนี้



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมการเคลื่อนไหลทั้งไปและกลับและการจัดเก็บวัสดุ สินค้าสำเร็จรูป ตลอดจนสารสนเทศที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและ

ประสิทธิผล จากจุดผลิตไปจนถึงจุดที่มีการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยความถูกต้องและเหมาะสมตามจังหวะเวลา คุณภาพ ปริมาณ ต้นทุน และสถานที่ที่กำหนด

การบริหารความเสี่ยง หมายถึง กระบวนการดำเนินงานขององค์กรที่เป็นระบบบริหารปัจจัยความเสี่ยงและควบคุมกิจกรรมและกระบวนการต่าง ๆ โดยลดสาเหตุของโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหาย เพื่อให้ได้รับความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผล ในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่องค์กรกำหนดไว้ ประกอบด้วย 1) ด้านกลยุทธ์ 2) ด้านการดำเนินงาน 3) ด้านการเงิน และ 4) ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ

ด้านกลยุทธ์ หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดแนวทางป้องกันและจัดทำแผนการดำเนินงานกรณีฉุกเฉิน กำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามคุณภาพหรือตามกำหนดเวลา จัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปี เพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายในและการประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน ประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้าทั้งหมด เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า เช่น การเปิดทำงานล่วงเวลาในตอนเช้า การโหลดสินค้าล่วงหน้า เป็นต้น การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง รักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการบินอื่น สร้างเครือข่ายที่มีคุณภาพและความยืดหยุ่นของการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า ให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงจากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค และมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน

ด้านการดำเนินงาน หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ ประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จัดตั้งหน่วยงานในองค์กรเพื่อดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ให้มีเสถียรภาพ ติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ และการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล

ด้านการเงิน หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและค่าบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม มีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการรวมถึงการรับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง และการจ่ายต้นทุนค่าบริการต่างๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าระวางเครื่องบิน ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น การบริหารจัดการ

ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน มีการติดตามการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน ต่าง ๆ และมีระบบตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ

ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ หมายถึง การบริหารความเสี่ยงโดยติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อเพิ่มความพร้อมและขีดความสามารถในการแข่งขัน ตอบสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ อย่างเคร่งครัด แจกกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน สร้างพันธมิตรเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายให้ครอบคลุมมากที่สุด พัฒนาแผนธุรกิจและตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้า เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มบริษัทฯ

คำชี้แจง

1. กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง โดยมีเกณฑ์การพิจารณา ดังนี้
 - +1 หมายถึง มีความเห็นว่าข้อคำถามมีความตรงตามหลักการ แนวคิดและทฤษฎี
 - 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความตรงตามหลักการ แนวคิด และทฤษฎี
 - 1 หมายถึง มีความเห็นว่าข้อคำถามไม่มีความตรงตามหลักการ แนวคิด และทฤษฎี
2. กรุณาเขียนเพื่อแสดงความคิดเห็นในช่องข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**ข้อคำถามเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำใน
เส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา**

รายการประเมิน	คะแนน			ข้อเสนอแนะ
	+1	0	-1	
1. ด้านกลยุทธ์				
1.1 ผู้ประกอบการกำหนดแนวทางป้องกันและจัดทำแผนการดำเนินงานกรณีฉุกเฉิน				
1.2 ผู้ประกอบการกำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามคุณภาพหรือตามกำหนดเวลา				
1.3 ผู้ประกอบการจัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปี				
1.4 ผู้ประกอบการเพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายในและการประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน				
1.5 ผู้ประกอบการประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้าทั้งหมด เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า เช่น การเปิดทำงานล่วงเวลาในตอนเช้า การโหลดสินค้าล่วงหน้า เป็นต้น				
1.6 ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง				
1.7 ผู้ประกอบการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการเดินเรืออื่น				
1.8 ผู้ประกอบการสร้างเครือข่ายที่มีคุณภาพและความยืดหยุ่นของการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า				
1.9 ผู้ประกอบการให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงจากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค				
1.10 ผู้ประกอบการมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน				
2. ด้านการดำเนินงาน				
2.1 ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ				

รายการประเมิน	คะแนน			ข้อเสนอแนะ
	+1	0	-1	
2.2 ผู้ประกอบการประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชย ค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ				
2.3 ผู้ประกอบการจัดตั้งหน่วยงานในองค์กรเพื่อดูแลระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ มีหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ให้มีเสถียรภาพ				
2.4 ผู้ประกอบการติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์				
2.5 ผู้ประกอบการมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกัน ความเสียหายของข้อมูล				
3. ด้านการเงิน				
3.1 ผู้ประกอบการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและ ค่าบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม				
3.2 ผู้ประกอบการมีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการ ในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทน ของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการ รวมถึงการรับค่าบริการ จากลูกค้าที่ปลายทาง และการจ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ใน ต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าระวางเครื่องบิน ค่าขนส่ง และค่า เอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น				
3.3 ผู้ประกอบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของ อัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุล เดียวกัน				
3.4 ผู้ประกอบการมีการติดตามการเคลื่อนไหวของอัตรา แลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของ อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ				
3.5 ผู้ประกอบการมีระบบตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ				
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ				
4.1 ผู้ประกอบการติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่ เสมอ เพื่อเพิ่มความพร้อมและขีดความสามารถในการแข่งขัน ตอบสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง				
4.2 ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทาง น้ำอย่างเคร่งครัด				

รายการประเมิน	คะแนน			ข้อเสนอแนะ
	+1	0	-1	
4.3 ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน				
4.4 ผู้ประกอบการสร้างพันธมิตรเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายให้ครอบคลุมมากที่สุด				
4.5 ผู้ประกอบการพัฒนาแผนธุรกิจและตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้า เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตร				

ขอขอบพระคุณท่านเป็นอย่างสูงที่ท่านกรุณาสละเวลาในการพิจารณาแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้จากท่านผู้ทรงคุณวุฒิไปปรับปรุงแบบสอบถามให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอแสดงความนับถือ

ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ชูเวช
นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาวิชาบริหารธุรกิจ
มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำใน
เส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา

คำชี้แจง

แบบสอบถามชุดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาในระดับปริญญาโท หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา จึงขอความกรุณาท่านในการตอบแบบสอบถามตามความคิดเห็นที่เป็นจริง เพื่อให้คำตอบของท่านสามารถใช้เป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ที่สุดในการศึกษาครั้งนี้

ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ซึ่งตรงกับความจริงเกี่ยวกับตัวท่าน

1. เพศ

☐

1. ชาย

☐

2. หญิง

2. อายุ

☐

1. ต่ำกว่า 30 ปี

☐

2. 30 - 39 ปี

☐

3. 40 - 49 ปี

☐

4. 50 ปีขึ้นไป

3. สถานภาพสมรส

☐

1. โสด

☐

2. สมรส

☐

3. หม้าย/หย่าร้าง

4. ระดับการศึกษา

☐

1. ต่ำกว่าปริญญาตรี

☐

2. ปริญญาตรี

☐

3. สูงกว่าปริญญาตรี

5. ตำแหน่งงาน

☐

1. เจ้าของธุรกิจ

☐

2. สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย

☐

3. เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อ

☐

4. เจ้าหน้าที่ฝ่ายซิปป์

☐

5. เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชี

☐

6. เจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก

☐

7. เจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ

☐

8. อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

ตอนที่ 2 ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

1. ประเภทของกิจการ

- ☐ 1. กิจการเจ้าของคนเดียว
- ☐ 2. ห้างหุ้นส่วน
- ☐ 3. บริษัทจำกัด

2. ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ

- ☐ 1. 1 - 10 ปี ☐ 2. 11 ปีขึ้นไป

3. ลักษณะการบรรทุกสินค้า

- ☐ 1. มีการบรรทุกสินค้าเฉพาะเที่ยวไปเท่านั้น
- ☐ 2. มีการบรรทุกสินค้าเฉพาะเที่ยวกลับเท่านั้น
- ☐ 3. มีการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ

4. ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว

- ☐ 1. เต็มพื้นที่บรรทุก (100%)
- ☐ 2. ไม่เต็มพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่าง 75 - 99 % ของพื้นที่บรรทุก
- ☐ 3. ไม่เต็มพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่าง 50 - 74 % ของพื้นที่บรรทุก
- ☐ 4. ไม่เต็มพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วต่ำกว่า 50 % ของพื้นที่บรรทุก

5. การจ้างמהช่วงในการขนส่งสินค้า

- ☐ 1. มี โดยเป็นผู้ว่าจ้างให้องค์กรอื่นเป็นผู้ขนส่งในนามของบริษัท
- ☐ 2. มี โดยเป็นผู้รับจ้างขนส่งให้ในนามองค์กรอื่น
- ☐ 3. ไม่มีการจ้างמהช่วงในการขนส่งสินค้า

6. ลักษณะการใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า (เช่น ท่าเรือ สถานีขนถ่ายสินค้า)

- ☐ 1. มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง
- ☐ 2. มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าที่บริหารจัดการเอง
- ☐ 3. เช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการ
- ☐ 4. ใช้ท่าเรือหรือสถานที่ขนถ่ายสินค้าใด ๆ ตามที่ลูกค้ากำหนด
- ☐ 5. ใช้ท่าเรือหรือสถานที่ขนถ่ายสินค้าใด ๆ โดยกำหนดเอง

7. การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร

- ☐ 1. กำหนดโดยเจ้าของสินค้า
- ☐ 2. กำหนดโดยผู้ประกอบการขนส่ง
- ☐ 3. กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วงการขนส่งอื่น

8. ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาล่อง) เป็นสินค้าประเภทใด

- ☐ 1. ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง
- ☐ 2. ปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย
- ☐ 3. น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่
- ☐ 4. ไม่มีการรับขนส่งสินค้า

9. ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น) เป็นสินค้าประเภทใด

- ☐ 1. ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง
- ☐ 2. ปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย
- ☐ 3. น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่
- ☐ 4. ไม่มีการรับขนส่งสินค้า

10. ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง

- ☐ 1. น้อยกว่า 2,000 ตัน
- ☐ 2. 2,001 - 4,000 ตัน
- ☐ 3. 4,001 - 12,000 ตัน
- ☐ 4. 20,000 ตัน ขึ้นไป

11. จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน

- ☐ 1. 1 - 5 เที่ยว
- ☐ 2. 6 - 10 เที่ยว
- ☐ 3. 11 - 15 เที่ยว
- ☐ 4. 15 เที่ยว ขึ้นไป

12. ค่าบริการต่อครั้ง

- ☐ 1. ขึ้นอยู่กับระยะทาง
- ☐ 2. ขึ้นอยู่กับข้อตกลง
- ☐ 3. ตั้งเป็นราคามาตรฐาน

13. มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง

- ☐ 1. ต่ำกว่า 1 ล้านบาท
- ☐ 2. 2 - 9 ล้านบาท
- ☐ 3. 10 ล้านบาทขึ้นไป

ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้ว่าข้อความใดตรงกับความคิดเห็นของท่านในระดับใดโดยทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องคำตอบ ซึ่งเกณฑ์ที่ใช้มีดังนี้

- 5 หมายถึง มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับมากที่สุด
- 4 หมายถึง มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก
- 3 หมายถึง มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง
- 2 หมายถึง มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อย
- 1 หมายถึง มีการบริหารความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อยที่สุด

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ	ระดับการบริหารความเสี่ยง				
	5	4	3	2	1
1. ด้านกลยุทธ์					
1.1 ผู้ประกอบการกำหนดแนวทางป้องกันและจัดทำแผนการดำเนินงานกรณีฉุกเฉิน					
1.2 ผู้ประกอบการกำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนด					
1.3 ผู้ประกอบการจัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปี					
1.4 ผู้ประกอบการเพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายในและการประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน					
1.5 ผู้ประกอบการประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้า เพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า					
1.6 ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง					
1.7 ผู้ประกอบการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการเดินเรืออื่น					
1.8 ผู้ประกอบการสร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า					

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ	ระดับการบริหารความเสี่ยง				
	5	4	3	2	1
1.9 ผู้ประกอบการให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง					
1.10 ผู้ประกอบการมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน					
2. ด้านการดำเนินงาน					
2.1 ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ					
2.2 ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าภายในประเทศ					
2.3 ผู้ประกอบการประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ					
2.4 ผู้ประกอบการจัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ให้ทำหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโดยเฉพาะ					
2.5 ผู้ประกอบการติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์					
2.6 ผู้ประกอบการมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล					
3. ด้านการเงิน					
3.1 ผู้ประกอบการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม					
3.2 ผู้ประกอบการมีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ					
3.3 ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการ					
3.4 ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง					

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ขนส่งสินค้าทางน้ำ	ระดับการบริหารความเสี่ยง				
	5	4	3	2	1
3.5 ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น					
3.6 ผู้ประกอบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน					
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ					
4.1 ผู้ประกอบการติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง					
4.2 ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอย่างเคร่งครัด					
4.3 ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน					
4.4 ผู้ประกอบการพัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตรอยู่เสมอ					
4.5 ผู้ประกอบการตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี					

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็น

ขอขอบคุณที่ท่านเสียสละเวลาตอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัยครบทุกข้อไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

ภาคผนวก ค

ผลการวิเคราะห์ค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ (IOC)

ผลการวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ

แบบสอบถามเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ
ในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

รายการประเมิน	ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ					รวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3	4	5			
1. ด้านกลยุทธ์								
1.1 ผู้ประกอบการกำหนดแนวทางป้องกันและจัดทำแผนการดำเนินงานกรณีฉุกเฉิน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.2 ผู้ประกอบการกำหนดความรับผิดชอบและค่าปรับในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้า (Supplier) ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามคุณภาพหรือตามกำหนดเวลา	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.3 ผู้ประกอบการจัดให้มีการประเมินขนส่งสินค้าทุกปี	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.4 ผู้ประกอบการเพิ่มมาตรการการตรวจสอบระบบการทำงานภายในและการประสานงานให้ครอบคลุมและชัดเจน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.5 ผู้ประกอบการประสานงานกับคลังสินค้าเรื่องระยะเวลาที่ต้องใช้ในการโหลดสินค้าทั้งหมดเพื่อหาแนวทางป้องกันความล่าช้า เช่น การเปิดทำงานล่วงเวลาในตอนเช้า การโหลดสินค้าล่วงหน้า เป็นต้น	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.6 ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.7 ผู้ประกอบการรักษาความความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการเดินเรืออื่น	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.8 ผู้ประกอบการสร้างเครือข่ายที่มีคุณภาพและความยืดหยุ่นของการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง

รายการประเมิน	ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ					รวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3	4	5			
1.9 ผู้ประกอบการให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงจากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
1.10 ผู้ประกอบการมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
2. ด้านการดำเนินงาน								
2.1 ผู้ประกอบการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
2.2 ผู้ประกอบการประกันความเสี่ยงทรัพย์สินเพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
2.3 ผู้ประกอบการจัดตั้งหน่วยงานในองค์กรเพื่อดูแลระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มีหน้าที่พัฒนาซ่อมแซม และบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
2.4 ผู้ประกอบการติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
2.5 ผู้ประกอบการมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉินเพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
3. ด้านการเงิน								
3.1 ผู้ประกอบการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและบริการบวกอัตรากำไรขั้นต้นที่เหมาะสม	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
3.2 ผู้ประกอบการมีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการ รวมถึงการรับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง และการจ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าระวางเครื่องบิน ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง

รายการประเมิน	ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ					รวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3	4	5			
3.3 ผู้ประกอบการบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
3.4 ผู้ประกอบการมีการติดตามการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินต่าง ๆ	+1	+1	+1	0	0	3	0.6	สอดคล้อง
3.5 ผู้ประกอบการมีระบบตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพ	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
4. ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ								
4.1 ผู้ประกอบการติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อเพิ่มความพร้อมและขีดความสามารถในการแข่งขันตอบสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
4.2 ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอย่างเคร่งครัด	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
4.3 ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน	+1	+1	+1	+1	+1	5	1.0	สอดคล้อง
4.4 ผู้ประกอบการสร้างพันธมิตรเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายให้ครอบคลุมมากที่สุด	+1	0	+1	+1	+1	4	0.8	สอดคล้อง
4.5 ผู้ประกอบการพัฒนาแผนธุรกิจและตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้า เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตร	+1	0	+1	+1	+1	4	0.8	สอดคล้อง

ข้อเสนอแนะ

1. เพิ่มข้อคำถามในด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ โดยแยกจากข้อคำถามเดิม เพื่อให้จำนวนข้อของแต่ละด้านไม่แตกต่างกันมากเกินไป
2. ปรับข้อความในข้อคำถามให้เข้าใจง่ายขึ้น ในข้อ 1.2, 3.2, 4.1, 4.5

ผลการวิเคราะห์ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ
ขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา

Reliability Statistics

Cronbach's	
Alpha	N of Items
.968	28

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
b1.1	4.2000	.92476	30
b1.2	4.1667	.87428	30
b1.3	4.7000	.70221	30
b1.4	4.3667	.80872	30
b1.5	4.3667	.96431	30
b1.6	3.8667	1.00801	30
b1.7	4.1667	.98553	30
b1.8	4.5000	.73108	30
b1.9	4.5333	.77608	30
b1.10	4.4667	.77608	30
b2.1	4.6333	.55605	30
b2.2	4.6000	.67466	30
b2.3	4.5333	.73030	30
b2.4	4.5000	.77682	30
b2.5	4.6333	.66868	30
b2.6	4.8000	.76112	30
b3.1	4.8333	.74664	30
b3.2	4.6000	.67466	30
b3.3	4.5333	.86037	30
b3.4	4.7333	.78492	30
b3.5	4.6333	.80872	30
b3.6	3.9333	1.08066	30
b4.1	3.6667	1.18419	30
b4.2	4.4333	.85836	30
b4.3	4.6667	.71116	30
b4.4	4.6000	.72397	30
b4.5	3.7000	1.20773	30
b4.6	4.3000	1.05536	30

สรุปได้ว่า แบบสอบถามตอนที่ 3 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่แม่น้ำประเทศกัมพูชา มีค่าความเชื่อมั่น = .968 ซึ่งมากกว่า .700 ที่กำหนดไว้เป็นเกณฑ์ ดังนั้นจึงสามารถนำแบบสอบถามไปเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยได้

ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อและนามสกุล	ว่าที่ร้อยตรีหญิงพิรุฬห์ลักษณ์ ยูวะเวช
วัน เดือน ปีเกิด	วันที่ 5 มกราคม พ.ศ. 2532
สถานที่เกิด	จังหวัดปทุมธานี
ที่อยู่ปัจจุบัน	90/1 หมู่ 6 ตำบลบางเดื่อ อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี
ตำแหน่งงาน	ผู้จัดการฝ่ายบุคคล
สถานที่ทำงาน	บริษัทบีพีพี ทรานสปอร์ต จำกัด จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2549	มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนกีฬาจังหวัดอ่างทอง อำเภอไชโย จังหวัดอ่างทอง
พ.ศ. 2551	ประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยเทคนิคปทุมธานี อำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี
พ.ศ. 2555	นิติศาสตรบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร กรุงเทพมหานคร
พ.ศ. 2563	บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา