

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
ทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา
THE RISK MANAGEMENT OF THE LOGISTIC BUSINESS OF WATER
TRANSPORTATION OPERATORS ON THE CHAO PHRAYA RIVER
TO CAMBODIA

พิรุฬห์ลักษณ์ ยูวะเวช¹ และ กิติมา ทามาลี²

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา^{1,2}

Phirullak Yuwawech¹ and Kitima Thamalee²

Phranakhon Si Ayutthaya Rajabhat University, Thailand^{1,2}

Corresponding Author, Email: b2klogistics@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทางน้ำ และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา 2) เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และ 3) เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 268 คน ได้มาโดยการสุ่มแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามแบบมาตราส่วนประมาณ

* ได้รับบทความ: 21 พฤษภาคม 2563; แก้ไขบทความ: 25 กันยายน 2563; ตอรับตีพิมพ์: 28 กันยายน 2563

Received: May 21, 2020; Revised: September 25, 2020; Accepted: September 28, 2020

ค่า 5 ระดับ ที่มีค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.97 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว และการทดสอบรายคู่ด้วยวิธีแอลเอสดี

ผลการวิจัยพบว่า 1) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 40 - 49 ปี สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี และมีตำแหน่งเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายสต็อก ส่วนปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในประเภทของกิจการที่เป็นบริษัทจำกัด ที่มีระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ 11 ปีขึ้นไป มีลักษณะการบรรทุกสินค้าเป็นการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวมีพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยอยู่ระหว่างร้อยละ 75 - 80 ของพื้นที่บรรทุก ไม่มีการจ้างמהช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าโดยมีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง กำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรโดยผู้ประกอบการขนส่ง ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้นเป็นน้ำมัน/ถ่านหิน/แร่ ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง 20,000 ตัน ขึ้นไป จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน 15 เที่ยว ขึ้นไป ค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง 2 - 9 ล้านบาท และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชาโดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการเงิน รองลงมา คือ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านการดำเนินงาน 2) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี ที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์โดยรวมแตกต่างกัน และ 3) ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์โดยรวมแตกต่างกัน

คำสำคัญ: การบริหารความเสี่ยง, ธุรกิจโลจิสติกส์, ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ, เส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

Abstract

The purpose of this research was to 1) study personal factors. Business fundamentals of water transportation operators and the risk management of the logistics business of water transportation operators in the Chao Phraya River transport route to Cambodian waters. 2) Comparison of risk management for logistic businesses. Logistics of water transportation operators on the Chao Phraya River to Cambodia Classified by personal factors and 3) Comparison of the risk management of the logistics business of the water transportation operators in the Chao Phraya River transport route to Cambodian waters Classified by business fundamentals of water transportation operators The sample group used in the research was the water transport operators in Phra Nakhon Si Ayutthaya Province. And Saraburi province, a total of 268 people were randomly selected. The instrument used in the research was a 5 rating scale questionnaire with a reliability of 0.97. The statistics used for data analysis were percentage, mean, standard deviation. T-test One-way Analysis of Variance And pair testing using LSD

The results of the research revealed that 1) Most of the respondents were male, aged between 40-49 years, marital status, education level below bachelor degree. And has a position as a stock officer As for business fundamentals Most of the respondents belong to the type of business that is a limited company. With a business period of 11 years or more, having the characteristics of carrying goods as a way of transporting goods for both trips and trips The volume of cargo in each trip has an average loading area between 75 - 80 percent of the loading area. No subcontracting in product transportation Access to the loading and unloading locations by which the port or the loading and unloading station is an asset. Determine the organization's transportation schedule by the carrier The product types that are transported in the tubes are chemical fertilizer/cement/sand. The type of goods being delivered in the

uptrend are oil/coal/ore. The amount of goods that are transported each time is 20,000 tons and over. The average number of trips for a product is 15 trips per month. The service fee per transaction depends on the agreement. And the value of the goods per 2 - 9 million baht per time and the risk management of the logistics business of the water transportation operators in the Chao Phraya River to the Cambodian waters in general is at a high level. The aspect that has the highest average value is finance, followed by compliance with regulations. And the lowest mean is the operation. 2) Water transport operators in Phra Nakhon Si Ayutthaya province And Saraburi province With different positions The overall risk management of the logistics business is different, and 3) the fundamentals of the business of the water carrier With different types of goods being transported on the tubes There are different overall risk management of the logistics business.

Keywords: The risk management, the logistic business, water transportation operators, the Chao Phraya River to Cambodia

บทนำ

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) และส่งเสริมเพื่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการ ทั้งนี้ กระบวนการต่าง ๆ ของระบบโลจิสติกส์จะต้องมีลักษณะปฏิสัมพันธ์ที่สอดคล้องประสานกันในการที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ร่วมกัน (คมสัน โสมณวัตร, 2557 : 1)

การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ที่มีความสำคัญที่มีต้นทุนต่ำที่สุดและเป็นตัวเชื่อมโยงในโซ่อุปทาน (Supply chain) สำหรับการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไป

ยังท่าเรือหรือการนำสินค้าขึ้นจากเรือ รวมถึงกิจกรรมการนำสินค้าขึ้นและลงจากเรือ รวมถึงการขนส่งทางถนนจนถึงมือลูกค้าเพื่อขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคต่อไป การขนส่งทางน้ำถือว่าเป็นการขนส่งสินค้าในระบบโลจิสติกส์ที่มีต้นทุนต่ำ และมีความปลอดภัยของสินค้าในระหว่างการขนส่งสินค้า (ธเนศ พุ่มโพธิ์, 2559 : 1) จากสถิติการขนส่งทางน้ำมีทิศทางการเติบโตที่ดีขึ้น ในปี พ.ศ. 2561 มูลค่าการขนส่งทางน้ำอยู่ที่ 175,457 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ต่ำกว่าอัตราการเติบโตในปี พ.ศ. 2560 เล็กน้อยที่ร้อยละ 5.9 ทั้งนี้การขนส่งทางน้ำมีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากภาคการส่งออกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในไตรมาสแรกปี พ.ศ. 2561 จากการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2561 : 2)

การสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและปากสัก พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งสิ้นในปี 2561 ประมาณ 55.739 ล้านตัน ใช้เรือขนส่งสินค้าทั้งสิ้น จำนวน 64,618 เที่ยวลำ สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภท แร่เชื้อเพลิง ประมาณ 14.927 ล้านตัน โดยมีการขนส่งมากที่สุดในเส้นทาง อำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี – อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รองลงมา คือ เส้นทางอำเภอเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี - อำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ส่วนสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งรองลงมา 3 ลำดับ คือ สินค้าประเภท ดิน หิน ทราย ประมาณ 13.096 ล้านตัน ซีเมนต์ ประมาณ 10.545 ล้านตัน และปุ๋ย 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, บทสรุปสำหรับผู้บริหาร, 2561)

อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าทางน้ำยังพบปัญหา และอุปสรรค ไม่ว่าจะเป็นการผันผวนทางเศรษฐกิจ นโยบายของรัฐบาลที่เปลี่ยนแปลงไป การพัฒนาเส้นทางขนส่งทางอื่นหรือแม้แต่การบริหารจัดการของผู้ประกอบการเอง ล้วนทำให้เกิดปัจจัยเสี่ยงของธุรกิจได้ทั้งสิ้น โดยความเสี่ยง (Risk) หมายถึง โอกาส/เหตุการณ์ที่มีความไม่แน่นอน หรือสิ่งที่ทำให้แผนงานหรือการดำเนินการอยู่ ณ ปัจจุบันไม่บรรลุวัตถุประสงค์/เป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยก่อให้เกิดผลกระทบหรือความเสียหายต่อองค์กรในที่สุด ทั้งในแง่ของผลกระทบที่เป็นตัวเงินได้หรือผลกระทบที่มีต่อภาพลักษณ์และชื่อเสียงองค์กร (ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2558 : 1) โดยการบริหารความเสี่ยงองค์กรนั้น สามารถสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายการบริหาร

จัดการ และการกำกับดูแลกิจการของแต่ละองค์กร หากองค์กรมีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์องค์กรทั้งในเชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของงาน ซึ่งประเภทของความเสี่ยงแบ่งออกได้ 4 ลักษณะ ดังนี้ 1) ความเสี่ยงทางด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk : SR) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการกำหนดแผนกลยุทธ์ แผนดำเนินงานและนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม หรือไม่สอดคล้องกับปัจจัยภายใน และสภาพแวดล้อมภายนอก อันส่งผลกระทบต่อการบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ หรือสถานะขององค์กร 2) ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk : FR) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่การเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามแผน งบประมาณถูกตัด งบประมาณที่ได้รับไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ของภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้การจัดสรรไม่พอเพียง 3) ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operation Risk : OR) หรือความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน คือ ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากขาดการควบคุมที่ดี โดยอาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานภายในคน ระบบ หรือเหตุการณ์ภายนอก และ 4) ความเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อกำหนดผูกพันองค์กร (Compliance Risk : CR) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ หรือกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่มีอยู่ไม่เหมาะสม หรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน (วิทยา อินทร์สอน, 2561 : 1)

จากความสำคัญและปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเป็นแนวทางให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา พัฒนา และปรับปรุงการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา

2. เพื่อเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

3. เพื่อเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 807 คน ประกอบด้วย เจ้าของธุรกิจโลจิสติกส์ และผู้เกี่ยวข้องในระบบขนส่งในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย คือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรี จำนวน 268 คน ซึ่งผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการกำหนดตัวอย่าง กรณิธาบจำนวนประชากรของ ยามาเน (Yamane, 1973, p.126) และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้าง และพัฒนาขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check list) ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษาและตำแหน่งงาน

ตอนที่ 2 ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ 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) ซึ่งมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ โดยมีข้อคำถาม จำนวน 27 ข้อ ประกอบด้วย ด้านกลยุทธ์ จำนวน 10 ข้อ ด้านการดำเนินงาน จำนวน 6 ข้อ ด้านการเงิน จำนวน 6 ข้อ และด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ จำนวน 5 ข้อ ซึ่งมีค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC) อยู่ระหว่าง 0.6 - 1.0 และค่าความเชื่อมั่น เท่ากับ 0.97 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถนำไปเก็บรวบรวมข้อมูลได้

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยนำหนังสือขอความอนุเคราะห์ พร้อมทั้งแบบสอบถามไปยังผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดสระบุรีที่เป็นกลุ่มตัวอย่างและดำเนินการเก็บแบบสอบถามด้วยการส่งด้วยตนเอง จนครบตามจำนวนกลุ่มตัวอย่าง และได้รับคืน จำนวน 268 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 วิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ สมรส ระดับการศึกษาและตำแหน่งงาน ด้วยการหาค่าความถี่ และค่าร้อยละ

4.2 วิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ได้แก่ ประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาเข้า) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง ด้วยการหาค่าความถี่ และค่าร้อยละ

4.3 วิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา โดยใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

4.4 เปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มี 2 ตัวแปร เช่น เพศ ด้วยการทดสอบค่าที (t-test) และปัจจัยส่วนบุคคล ที่มีตัวแปร 3 ตัวขึ้นไป ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และเมื่อพบความแตกต่างทดสอบด้วยสถิติ Least-Significant

ผลการวิจัย

1. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 188 คน คิดเป็นร้อยละ 70.15 อายุ 40 - 49 ปี จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 36.19 สถานภาพสมรส จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 50.00 ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 151 คน คิดเป็นร้อยละ 56.34 และมีตำแหน่งเป็นเจ้าของที่ฝ่ายสต็อก จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 21.26

2. ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในประเภทของกิจการที่เป็นบริษัทจำกัด จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 75.37 มีระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ 11 ปีขึ้นไป จำนวน 255 คน คิดเป็นร้อยละ 95.15 มีลักษณะการบรรทุกสินค้าเป็นการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ จำนวน 268 คน คิดเป็นร้อยละ 100 มีปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวมีพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่างร้อยละ 75 - 80 ของพื้นที่บรรทุก จำนวน 260 คน คิดเป็นร้อยละ 97.01 ไม่มีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 62.31 ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าโดยมีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าเป็นสินทรัพย์ของตนเอง จำนวน 132 คน คิดเป็น ร้อยละ 49.25 มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กรโดยผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 47.39 ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย จำนวน 241 คน คิดเป็นร้อยละ 89.93 ประเภทสินค้าที่ขนส่งในขาขึ้นเป็นน้ำมัน/ถ่านหิน/แร่ จำนวน 233 คน คิดเป็นร้อยละ 86.94 ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง 20,000 ตัน ขึ้นไป จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 61.57 จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน 15 เที่ยวขึ้นไป จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 47.01 ค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 66.79 และ มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง 2 - 9 ล้านบาท จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 80.22

3. การวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา แสดงดังตาราง 1

ตาราง 1 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา โดยรวม

การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
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 1 พบว่า การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา โดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยด้านที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ด้านการเงิน รองลงมา คือ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ และด้านที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ด้านการดำเนินงาน

4. ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า

4.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม ไม่แตกต่างกัน

4.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีตำแหน่งงาน ต่างกันมีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน

5. ผลเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ พบว่า

5.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทของกิจการ ระยะเวลาการดำเนินธุรกิจ ลักษณะการบรรทุกสินค้า ปริมาณการบรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยว การจ้างเหมาช่วงในการขนส่งสินค้า ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า การกำหนดตารางการขนส่งสินค้าขององค์กร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น) ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งในแต่ละครั้ง จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวมไม่แตกต่างกัน

5.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก) ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยเรื่อง การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ผู้วิจัยมีประเด็นสำคัญในการอภิปรายผล ดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงานด้านการเงิน และ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ โดยรวม อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะ ธุรกิจให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ต้องเผชิญกับการแข่งขันและความเสี่ยงสูงขึ้น อันเป็นผลกระทบเนื่องจากการที่ภาคการผลิตและภาคบริการของไทยต้องปรับตัวรองรับการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชาตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นทั้งด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน และการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ซึ่งการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือที่ทุกหน่วยงานให้ความสำคัญไม่ว่าจะเป็นธุรกิจ ภาครัฐ หรือภาคเอกชน เพราะการบริหารความเสี่ยงจัดว่าเป็นภารกิจสำคัญที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินงานกิจการ เพื่อให้องค์กรมีความมั่นใจว่า ผลผลิต หรือผลงานขององค์กร ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นแก่องค์กรจะบรรลุเป้าหมายที่องค์กรได้กำหนดไว้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วไลกรณ์ นวลสอาด (2555 : 91) เรื่อง การประยุกต์ใช้มาตรฐานการตรวจสอบ

ภายในที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน พบว่า ประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน โดยรวมอยู่ในระดับมาก และสอดคล้องกับงานวิจัยของ อาพัชร วังษ์อุปปา (2558 : 122) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย อำเภอ 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 รักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า และสายการเดินเรืออื่น สร้างคุณภาพและการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า ให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยง และ มีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน สอดคล้องกับงานวิจัยของ อาพัชร วังษ์อุปปา (2558 : 122) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ ด้านกลยุทธ์ อยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ขวัญญา

นันท์ แก้วนุชนาวีชร (2559 : 70) เรื่อง การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17 พบว่า การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงาน ด้านกลยุทธ์ อยู่ในระดับมาก

1.2 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการดำเนินงาน อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำตระหนักถึงความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการปฏิบัติงานทุก ๆ ขั้นตอนโดยครอบคลุมถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการอุปกรณ์เทคโนโลยีสารสนเทศด้วย ดังนั้นจึงมีการทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำประกันความเสียหายที่อาจเกิดจากขนส่งสินค้าภายในประเทศ ประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จัดตั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ให้ทำหน้าที่พัฒนา ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโดยเฉพาะ ติดตั้งระบบเครือข่ายการเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการสำรองข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ และมีการเตรียมพร้อมกรณีฉุกเฉิน เพื่อป้องกันความเสียหายของข้อมูล สอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัชชัญญา ปัทมทัตตานนท์ (2553 : 77) เรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของสถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี พบว่า ระดับการจัดการความเสี่ยง ด้านการดำเนินงาน โดยรวมอยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ขวัญญุณันท์ แก้วนุชนาวีชร (2559 : 70) เรื่อง การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17 พบว่า การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงาน ด้านการดำเนินงาน อยู่ในระดับมาก

1.3 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการเงิน อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำตระหนักถึงความเสี่ยงด้านการเงิน ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่พร้อมในเรื่องงบประมาณ การเงิน เช่น ความผิดพลาดจากการเบิกจ่าย สภาพคล่องทางการเงิน ความเสี่ยง ด้านอัตราดอกเบี้ย ความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น ดังนั้นจึงมีการกำหนดค่าบริการตามต้นทุนค่าเช่าและบริการบวกอัตรา

กำไรขั้นต้นที่เหมาะสม มีพันธมิตรทางการค้าซึ่งเป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ (Agent) ในการให้บริการ มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ รับค่าบริการจากลูกค้าที่ปลายทาง มีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น และบริหารจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนโดยการมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ ไพรวลัย คุณาสถิตยชัย (2560 : 55) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของมหาวิทยาลัยขอนแก่น พบว่า สภาพการบริหารความเสี่ยงของงานด้านการเงินของมหาวิทยาลัยขอนแก่นโดยรวม มีการปฏิบัติอยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ช่อผกา บรรทะโก (2558 : 64) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานในเขตอำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม พบว่า การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษาระดับการศึกษาขั้นพื้นฐาน ในเขตอำเภอ ธาตุพนม จังหวัดนครพนม โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก

1.4 การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ อยู่ในระดับมาก ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำตระหนักถึงความเสี่ยง ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ หรือ กฎระเบียบ หรือ กฎหมายที่มีอยู่ไม่เหมาะสม หรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน ดังนั้นจึงมีการติดตามข่าวสารและนโยบายของรัฐบาลอยู่เสมอ เพื่อสนองนโยบายภาครัฐที่อาจมีความเปลี่ยนแปลง ปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำอย่างเคร่งครัด แจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางการปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน พัฒนาแผนธุรกิจ เพื่อเพิ่มขีดการแข่งขันของกลุ่มพันธมิตรอยู่เสมอ และตอบสนองความต้องการบริการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี สอดคล้องกับงานวิจัยของ อาพัชร วังษ์อุปปา (2558 : 122) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ อยู่ในระดับมาก และงานวิจัยของ ขวัญญานันท์ แก้วนุชนาวี (2559) เรื่อง การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของโรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่า

ใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17 พบว่า การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงาน ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ อยู่ในระดับมาก

2. ผลการเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล มีประเด็นในการอภิปรายผล ดังนี้

2.1 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม ไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส และระดับการศึกษา มักส่งผลต่อการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ แต่อาจไม่ส่งผลต่อความคิดเห็นการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของงานวิจัยครั้งนี้ อาจเพราะผู้ตอบแบบสอบถามทำงานภายใต้บริบทเดียวกัน จึงมีความคิดเห็นเหมือนกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุนทรีย์ วิพัฒน์ครุฑ (2557, หน้า 221) เรื่อง การบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย พบว่า ผู้บริหารที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการบริหารความเสี่ยง และมหาวิทยาลัยราชภัฏที่สังกัดต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทยโดยรวม ไม่แตกต่างกัน

2.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีตำแหน่งงาน ต่างกันมีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีตำแหน่งงานต่างกัน ย่อมมีบทบาทหน้าที่ที่ต่างกันออกไป เมื่อพิจารณาถึงการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ พบว่า เจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชี มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการเงิน มากกว่า เจ้าของธุรกิจ สร้างเรือ/กัปตัน/นายท้าย และเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบ เป็นเพราะเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเงินและบัญชีมีหน้าที่ทางการเงิน จึงมีความเห็นแตกต่างจากเจ้าของธุรกิจซึ่งอาจจะมีหน้าที่ทางการบริหารงาน เป็นต้น

3. ผลเปรียบเทียบการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา จำแนกตาม

ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีประเด็นในการอภิปรายผล ดังนี้

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

3.2 ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก) ต่างกัน มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยรวม แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาผลการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ที่พบว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง มีการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ โดยรวม มากกว่า ประเภทสินค้าที่ขนส่งในชาล่องเป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย อาจเป็นเพราะสินค้าข้าว/ มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลืองมีความเสี่ยงต่อความเสียหายมากกว่าสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1.1 จากผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านกลยุทธ์ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่ง ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำควรให้ความสำคัญกับการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อติดตามสถานะสินค้าระหว่างการขนส่งมาใช้ตามความเหมาะสม

1.2 จากผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการดำเนินงาน พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำควรให้ความสำคัญกับการทำประกันความเสี่ยงทรัพย์สิน เพื่อชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

1.3 จากผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการเงิน พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการมีตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำควรให้ความสำคัญกับตัวแทนของกลุ่มบริษัทฯ จ่ายต้นทุนค่าบริการต่าง ๆ ในต่างประเทศ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่ง และค่าเอกสารพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น เพื่อความสะดวกในการดำเนินงาน

1.4 จากผลการวิเคราะห์การบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา ด้านการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด คือ ผู้ประกอบการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำควรให้ความสำคัญกับการแจ้งกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติขององค์กรให้ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน โดยทำเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อป้องกันความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียงแม่น้ำเจ้าพระยาสู่น่านน้ำประเทศกัมพูชา กับประสิทธิภาพการดำเนินงานขนส่งสินค้า

2.2 ควรมีการศึกษาการบริหารความเสี่ยงธุรกิจโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่น ๆ เช่น ทางรถ ทางอากาศ และทางรถไฟ เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กรมเจ้าท่า. (2561). รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ปี 2561 ปีงบประมาณ 2562. กรุงเทพฯ : ผู้แต่ง.
- ขวัญญานันท์ แก้วนุชนาวีชร. (2559). การบริหารจัดการความเสี่ยงในการทำงานของ โรงเรียนมัธยมศึกษาในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่ การศึกษามัธยมศึกษา เขต 17. งานนิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาการ บริหารการศึกษา : มหาวิทยาลัยบูรพา.
- คมสัน โสมณวัตร. (2557). การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ช่อผกา บรรทะโก. (2558). การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของสถานศึกษาระดับ การศึกษาขั้นพื้นฐานในเขตอำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม. *วารสารมหาวิทยาลัย นครพนม*, 5(3), 64-70.
- ณัชชัญญา ปัทมทัตตานนท์. (2553). การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของ สถานศึกษา สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาในจังหวัดปทุมธานี. วิทยานิพนธ์ ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเทคโนโลยีการบริหารการศึกษา : มหาวิทยาลัย เทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2558). กรอบการบริหารความเสี่ยง. กรุงเทพมหานคร.
- ธเนศ พุ่มโพธิ์. (2559). ปัจจัยความเสี่ยงของประเทศที่ส่งผลต่อการลงทุนโดยตรงจาก ต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์กลุ่มการขนส่งทางน้ำของประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาบริหารทั่วไป : มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด.
- ไพรวลัย คุณาสถิตชัย. (2560). การบริหารความเสี่ยงด้านการเงินของมหาวิทยาลัยขอนแก่น. ในการประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับบัณฑิตศึกษาแห่งชาติ ครั้งที่ 17 และการ สัมมนาวิชาการเพื่อเผยแพร่ผลงานวิจัยสู่ชุมชน ครั้งที่ 5. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วไลภรณ์ นวลสะอาด. (2555). การประยุกต์ใช้มาตรฐานการตรวจสอบภายในที่มีผล ต่อประสิทธิภาพการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบัญชี : มหาวิทยาลัยราชภัฏ พระนครศรีอยุธยา.

- วิทยา อินทร์สอน. (2561). การบริหารความเสี่ยงในองค์กร. สืบค้นเมื่อ 8 กรกฎาคม 2562, จาก <http://www.thailandindustry.com/onlinemag/view2.php?id=553§ion=1&issues=26>
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2561). เพิ่มพลัง SME ขนส่งด้วยดิจิทัลเทคโนโลยี. กรุงเทพมหานคร.
- สุนทรีย์ วิพัฒน์ครุฑ. (2557). การบริหารความเสี่ยงของมหาวิทยาลัยราชภัฏในประเทศไทย. *วารสารบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต*, 10(1), 221-229.
- อาพัชร วังษ์อุปปา. (2558). การบริหารความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย จังหวัดกาญจนบุรี. การค้นคว้าอิสระครุศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการศึกษา : มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี.
- Yamane, T. (1973). *Statistics : An introductory analysis*. (3rd ed.). New York : Harper and Row.