

ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

พัสนี สำรวาย^{1*} และ มัธยม ยุวมิตร²

¹นิสิตบัณฑิตศึกษา คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา,ชลบุรี

²อาจารย์ประจำ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา,ชลบุรี

*62920301@go.buu.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเพื่อศึกษาปัญหาอันนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี และเพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขและป้องกันเพื่อมิให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการขนส่งทางทะเล หรือเพื่อให้ความเสี่ยงเช่นว่านั้นลดลงอย่างมีนัยสำคัญ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ พนักงานในบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธี การอย่างง่าย (Simple Random Sampling) จำนวน 184 คน สถิติที่ใช้ในการ วิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแจกแจงความถี่ การทดสอบค่าที่แบบอิสระ (t- Test) และ วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One – way Anova) จากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็น เพศชาย ร้อยละ 51.10 มีอายุ ระหว่าง 20-30 ปี ร้อยละ 43.50 ระดับการศึกษาปริญญาตรี ร้อยละ 81.00 พบว่า ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบ จากการส่งสินค้าทางทะเล โดยรวมทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านภัยธรรมชาติ ด้านพนักงาน ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า (\bar{X} = 3.81 SD =.698, \bar{X} =3.76 SD =0.746, \bar{X} =3.55 SD =.898, \bar{X} =3.55 SD =.881) ตามลำดับ และด้านประกันภัยทางทะเล ส่งผลต่อความเสี่ยงในระดับปานกลาง (\bar{X} =.345, SD =.875)

คำสำคัญ: ความเสี่ยง/สินค้า/พนักงาน/บริษัทขนส่ง/การค้าระหว่างประเทศ

RISKS IN INTERNATIONAL TRADE AFFECTED BY CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Padsanee Samruai, and Matthaya Yuvamit ²

¹ Graduate student, Faculty of Logistic, Burapha University

²Lecturer, Faculty of Logistic, Burapha University

*62920301@go.buu.ac.th

Abstract

This research aims to study the problems about damage of the carriage of goods by sea and find solutions for development the carriage of goods by sea in the international maritime transport service of a group of companies operating an import-export business in Chonburi Province. In addition, to find solutions and prevent them from risking the damage of goods in sea transportation or to make that risk significantly reduced. The samples used in this research are 184 transport workers of companies operating an import-export business in Chonburi Province by random sampling method. Statistics that used for data analysis are Frequency, Percentage, Mean, Standard deviation, Frequency distribution, t – Test, One – Way ANOVA. The research results shown that the samples of male is 51.10%, 43.50% in age 20-30 years old, 81.00% in bachelor's degree. The overall risks level in the 5 categories are in the high level, including; Natural disasters, Transport workers, Transportation, Packaging (\bar{X} = 3.81 SD = .698, \bar{X} = 3.76 SD = 0.746, \bar{X} = 3.55 SD = .898, \bar{X} = 3.55 SD = .881) and Marine insurance shown the medium level (\bar{X} = .345 SD = .875).

Keywords: Risks/ Goods/ Transport Workers /Shipping Company/ International Trade.

1. บทนำ

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต ส่งผลให้การค้าขายระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น เมื่อธุรกรรมการค้าขายระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นโอกาสเกิดข้อพิพาททั้งจากสัญญาซื้อขาย การขนส่ง การประกันภัย การชำระเงินย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีความเจริญเติบโต และ จากลักษณะของการค้าระหว่างประเทศซึ่งมีลักษณะเป็นการซื้อขายระหว่างประเทศ คือมี การติดต่อค้าขายกันตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทางกฎหมายการค้าระหว่างประเทศจึงเป็นกฎหมายที่มีความสำคัญอย่างมากเนื่องจากเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการพัฒนาของประเทศโดยตรง

จากรายงานของโครงการศึกษาแผนหลักการพัฒนาพาณิชย์นาวี ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม รายงานฉบับสมบูรณ์ สิงหาคม 2542 ระบุว่า ประเทศไทยพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยมีมูลค่ามากกว่าร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในปี 2562 ทางเรือมีการนำเข้าสินค้า อยู่ที่ 164,137,276 พันตัน และการส่งออกอยู่ที่ 126,471,268 พันตัน แสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ

ความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก ดังนั้นกระบวนการขนส่งนับเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่สามารถมีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม สิ่งที่มีเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศคือ ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกจะต้องประสบปัญหาจากความสูญเสียหรือความเสียหายของสินค้าที่มักเกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการขนส่งทางทะเล ซึ่งจากข้อมูลสถิติการรับประกันวินาศภัย จำแนกตามประเภทการประกันภัย พ.ศ.2553 – 2562 ที่รวบรวมโดยธนาคารแห่งประเทศไทย กระทรวงการคลัง ได้แสดงให้เห็นว่าการทำประกันภัยเพื่อควบคุมความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลนั้นมีแนวโน้มของอัตราการรับประกันภัยที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2564)

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัญหาด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของความเสียหายของสินค้านั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการขนส่งทางทะเลนั้นมีสาเหตุมาจากปัจจัยด้านใดบ้าง ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการดำเนินการหาแนวทางป้องกัน และวางแผนในการทำงาน ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจนำเข้า-ส่งออกมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 2.1. เพื่อศึกษาปัญหาอันนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี
- 2.2. เพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขและป้องกันเพื่อมิให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการขนส่งทางทะเล หรือเพื่อให้ความเสี่ยงเช่นนั้นลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

3. แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศทำให้ประชาชนมีรายได้ มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น คงหนีไม่พ้นประเทศที่จะต้องมีการติดต่อกับต่างประเทศเพื่อทำธุรกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางการค้าหรือการลงทุนเพราะตลาดต่างประเทศถือว่าเป็นแหล่งเงินที่สำคัญ ที่จะนำรายได้เข้ามาสู่ประเทศ การค้าระหว่างประเทศจึงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ คือ เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้ประเทศที่กำลังพัฒนาหรือพัฒนาอยู่แล้วโดยเฉพาะในเรื่องการส่งออก มีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น (Wantana,2012)

ความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล เกิดจากความผิดพลาดของผู้ประกอบการ หรือความผิดพลาดระหว่างการขนส่งที่เกิดจากขั้นตอนในการลำเลียง เกิดจากความผิดพลาดในการบรรจุหีบห่อ สถานที่ในการจัดเก็บสินค้า เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการลำเลียงและขนส่งสินค้า เป็นต้น ความเสี่ยงที่อยู่เหนือการควบคุมที่ผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งไม่อาจควบคุมได้ มักเกิดจากภัยทางธรรมชาติต่าง ๆ เช่น การเกิดแผ่นดินไหว คลื่นน้ำทะเล พายุ สึนามิ โจรสลัด และอื่นๆ

การบริหารจัดการความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS) คือสนธิสัญญาด้านความปลอดภัยทางทะเลสากลจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ซึ่งเป็นหน่วยงานทางด้านทะเลแห่งสหประชาชาติ โดยจะกำกับดูแลความปลอดภัยของชีวิตในทะเลซึ่งรวมถึงยานพาหนะที่เดินทางบนท้องทะเล ดังนั้นเมื่อกล่าวถึงความปลอดภัยต้องคำนึงถึงปัจจัย 3 ประการคือ 1. ความปลอดภัยต่อตัวเรือและอุปกรณ์จักรกล 2. ความปลอดภัยต่อบุคคลเช่นลูกเรือ 3. ความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม ที่จะพิจารณามาตรฐานและตรวจสอบสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เพราะจะมีผลต่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย และสามารถนำมาแก้ไขอย่างถูกต้องเพื่อป้องกันการเกิดขึ้นซ้ำ

มัธยะ ยุวมิตร (2563) ได้ศึกษาความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษาบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด จากการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันนั้น ผู้ประกอบการที่อยู่ในตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกอันเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ เช่นกรณีของบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นสายการบินเรือชั้นนำของโลกได้เข้าสู่กระบวนการล้มละลายอันเนื่องมาจากผลประกอบการที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาหนึ่ง ข้อเท็จจริงในกรณีศึกษานี้ได้แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงในประการต่าง ๆ ในทางการค้าระหว่างประเทศที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

สรารุช พุฒนวล (2561) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการได้แก่ การบริการ อัตราค่าบริการ ช่องทางการจัดจำหน่าย การส่งเสริมการตลาด พนักงาน กระบวนการให้บริการ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการจำแนกตามลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการ ศึกษาแนวทางในการแก้ไขและปรับปรุงต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ

สรพงษ์ ขวรวงษ์ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่องการสำรวจเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยที่มีผลต่อการเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพ ใช้การเก็บข้อมูลจากเอกสารแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือในการวิจัย ผลการวิจัยพบว่าบริเวณเขตท่าเรือกรุงเทพมีความยาวร่องน้ำจากท่อน้ำไปปากร่องถึงท่าเรือกรุงเทพฯ ระยะทาง 46 กิโลเมตร มีความกว้าง 150 เมตรในทางตรง และ 250 เมตรในทางโค้ง คงความลึกไว้ที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง เรือที่ผ่านเข้าออกร่องน้ำมีความยาวตลอดลำไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร เพื่อช่วยให้การเดินเรือในร่องน้ำเป็นไปด้วยความปลอดภัยประการ การปรับปรุงปัจจัยด้านเส้นทางเดินเรือได้แก่ การจรรยาที่ค้ำคั่ง อุปกรณ์การสื่อสาร

4. วิธีดำเนินงานวิจัย

4.1 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาค้างนี้ คือ พนักงานในบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีจำนวน 340 คน แบ่งเป็นพนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่ 1 จำนวน 120 คน พนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่ 2 จำนวน 120 คน และ พนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่ 3 จำนวน 100 คน (ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ บริษัทนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในค้างนี้ โดยใช้ความน่าจะเป็น (Probability sampling) เลือกตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยใช้สูตรของทาโรยามาเน (Taro Yamane, 1970) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5 % ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 184 คน โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ 1 ดังนี้

ตารางที่ 1 ประชากรกลุ่มเป้าหมายพนักงานบริษัทขนส่งสินค้า

พนักงานบริษัท	จำนวนประชากรจริง	การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง
พนักงานบริษัทที่1	120	120X184/340	65
พนักงานบริษัทที่2	120	120X184/340	65
พนักงานบริษัทที่3	100	100X184/340	54
รวม	340		184

4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

งานวิจัยนี้เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) โดยแบบสอบถามนี้แบ่งรายละเอียด ออกเป็น 2 ส่วนได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม และส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

4.3 การทดสอบความเชื่อมั่น

การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามที่ นำไปทดลองใช้ (Try Out) กับกลุ่มประชากรที่มีความใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรที่จะศึกษา จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) ด้วยการหาความ

สอดคล้องภายในค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีของ Cronbach ซึ่งแบบสอบถามมีค่ามากกว่า 0.879 ถือว่าแบบสอบถามเชื่อถือได้

4.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

4.4.1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive analysis) โดยใช้ค่าสถิติร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) การแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution) ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้เพื่อแปลความหมายข้อมูลส่วนตัวของพนักงานบริษัทในการนำเข้าสู่ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ

4.4.2. การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential analysis) ในการทดสอบสมมุติฐานโดยใช้การทดสอบค่าที่แบบอิสระ (Independence Sample t- Test) ใช้ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง คือ เพศ และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One -way Analysis of variance: ANOVA) เพื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 3 กลุ่มขึ้นไป ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงาน ความถี่ในการใช้บริการ ลักษณะในการใช้บริการ ประเภทของผู้ใช้บริการ

5. ผลการวิจัย

5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลส่วนบุคคล	ความถี่	ร้อยละ
1.เพศ		
ชาย	94	51.10
หญิง	90	48.90
รวม	184	100
2.อายุ		
20-30 ปี	80	43.50
31-40 ปี	99	53.80
41-50 ปี	5	2.70
รวม	184	100
3.ระดับการศึกษา		
ปริญญาโท	20	10.90
ปริญญาตรี	149	81.00
อนุปริญญา	15	8.20
รวม	184	100
4.ตำแหน่งงาน		
ระดับผู้บริหาร	8	4.30
ระดับปฏิบัติการ	116	63.00
ระดับหัวหน้าฝ่าย	49	26.60
ระดับผู้จัดการ	11	6.00

รวม	184	100
5.ระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า - ส่งออก		
ต่ำกว่า 1ปี	7	3.80
2-4 ปี	119	64.70
5-10 ปี	53	28.80
10 ปีขึ้นไป	5	2.70
รวม	184	100
6.ความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า		
1-50 ครั้ง/เดือน	129	70.10
51-100 ครั้ง/เดือน	50	27.20
101-150 ครั้ง/เดือน	3	1.60
มากกว่า 150 ครั้งต่อเดือน	2	1.10
รวม	184	100
7.ลักษณะการให้บริการสายเรือ		
สายเรือไทย	25	13.60
สายเรือต่างชาติ	44	23.90
สายเรือไทยและสายเรือต่างชาติ	115	62.50
รวม	184	100
8.ประเภทของผู้ใช้บริการ		
ผู้นำเข้า	47	25.50
ผู้ส่งออก	70	38.00
ผู้รับสินค้า	56	30.40
ผู้ผลิต	4	2.20
ตัวแทนขาย	7	3.80
รวม	184	100

จากตารางที่ 2 พบว่ามีพนักงานบริษัทขนส่งสินค้าจำนวนทั้งสิ้น 184 คน โดยมีข้อมูลส่วนบุคคล เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงาน ความถี่ในการขนส่งสินค้า ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ ประเภทของผู้ใช้บริการ

5.2 ผลการวิเคราะห์ด้านความเสี่ยงจากการส่งสินค้า

ตารางที่ 3 ค่าคะแนนเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้าในภาพรวม

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	\bar{X}	SD	แปลความหมาย	ลำดับ
1.ด้านการขนส่ง	3.55	.898	มาก	3
2.ด้านการบรรจุสินค้า	3.55	.881	มาก	4

3.ด้านพนักงาน	3.76	.746	มาก	2
4.ด้านประกันภัยทางทะเล	3.45	.875	ปานกลาง	5
5.ด้านภัยธรรมชาติ	3.81	.698	มาก	1
รวม	3.62	.819	มาก	

จากตารางที่ 3 พบว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้าของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ โดยรวมทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับมาก โดยเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ด้านภัยธรรมชาติ ด้านพนักงาน ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า และด้านประกันภัยทางทะเล

5.3. การทดสอบสมมติฐาน

5.3.1ทดสอบค่าทีแบบอิสระ (Independence Sample t-Test) ใช้ทดสอบความแตกต่างระหว่างเพศ พบว่าการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อ ความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล ทั้ง 5 ด้าน เมื่อจำแนกตามเพศ คือ ด้านการบรรจุสินค้า อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโพล์ คลิฟท์ ที่เกี่ยวข้องกับการความเสี่ยงในการส่งสินค้า ที่แสดงให้เห็นว่าเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นที่แตกต่างกัน และมีผลต่อ ความเสี่ยงในการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง และอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน เกี่ยวข้องกับการความเสี่ยงในการส่งสินค้า ที่แสดงให้เห็นว่าเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันและมีผลต่อความเสี่ยงในการส่งสินค้า

5.3.2 วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way Analysis of variance: ANOVA) เพื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างอายุที่ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 3 กลุ่มเป็นต้นไป ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า -ส่งออก ความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้าต่อเดือน ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ และประเภทของผู้ใช้บริการ โดยเริ่มจากการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล ทั้ง 5 ด้าน เมื่อจำแนกตามอายุ พบว่าปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นช่วงอายุ 20-30 ปี 31-40 ปี และ 41-50 ปี ผลที่ได้ไม่แตกต่างกัน ดังนั้นอายุจึงไม่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

6. สรุปผลการวิจัย

6.1ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานบริษัทขนส่งสินค้า

ประชากรที่ศึกษาในครั้งนี้คือ พนักงานในบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศในพื้นที่จังหวัดชลบุรี จำนวน 184 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 51.10 มีอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 53.80 มีระดับการศึกษาปริญญาตรีคิดเป็นร้อยละ 81.00 มีตำแหน่งงานระดับปฏิบัติการ คิดเป็นร้อยละ 63.00 มีระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า - ส่งออก 2-4 ปี คิดเป็นร้อยละ 64.70 มีความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า 1-50 ครั้ง/เดือน คิดเป็นร้อยละ 70.10 มีลักษณะการใช้บริการสายเรือทั้งสายเรือไทยและต่างชาติ คิดเป็นร้อยละ 62.50 และมีประเภทของผู้ใช้บริการเป็นผู้รับส่งออก คิดเป็นร้อยละ 38.00

6.2. ความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

สาเหตุที่ทำให้เกิดความเสี่ยงในการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มี 4 ด้าน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย คือ ความเสี่ยงในด้านภัยธรรมชาติ ความเสี่ยงในด้านพนักงาน ความเสี่ยงในด้านขนส่ง ความเสี่ยงในด้านบรรจุสินค้า และความเสี่ยงในด้านประกันภัยทางทะเล ส่งผลในระดับปานกลาง

7. อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาเรื่องความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล พบว่าปัญหานั้นนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี มากที่สุดคือ ด้านภัยธรรมชาติ ด้านพนักงาน ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ($\bar{X} = 3.81$ SD = .698, $\bar{X} = 3.76$ SD = 0.746, $\bar{X} = 3.55$ SD = .898, $\bar{X} = 3.55$ SD = .881) ตามลำดับ และด้านประกันภัยทางทะเล ส่งผลต่อความเสี่ยงในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.45$, SD = .875)

จากผลการศึกษาข้างต้นจะเห็นได้ว่าความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี โดยรวมทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.45$, SD = .875) ซึ่งในความเสี่ยงระดับนี้ไม่เป็นผลเสียต่อการดำเนินธุรกิจแต่กลับเป็นประโยชน์ต่อบริษัทที่ขนส่งสินค้า เพราะประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) คือ การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือและสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบกที่ต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลอีกด้วย ตามหลักการ “Mixed sea and land risks” (ประมวล จันทรชีวะ, 2561) ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อธิพร สิทธิธีรรัตน์ (2560) ที่ได้ศึกษากฎหมายประกันภัยทางทะเลของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งกล่าวถึงการทำสัญญาประกันภัยทางทะเลตามกฎหมายแห่งประเทศจีนที่นอกจากจะต้องมีค่าเสนอและค่าสนองที่ตรงกันของผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยยังมีหน้าที่ในการเปิดเผยข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญและเกี่ยวข้องกับความเสี่ยง อีกทั้งยังจะต้องไม่แถลงข้อความอันเป็นเท็จต่อผู้รับประกันภัยไม่ว่าจะโดยเจตนาหรือโดยประมาท มิฉะนั้นแล้วสัญญาประกันภัยดังกล่าวจะตกเป็นโมฆียะและอาจถูกบอกล้างสัญญาโดยบริษัทผู้รับประกันภัยโดยที่ผู้เอาประกันภัยนั้นไม่อาจได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนและไม่อาจเรียกเงินค่าเบี้ยประกันภัยที่ตนได้จ่ายไปแล้วคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้แต่อย่างใด (Insurance Act 2015, Section 8; Schedule 1(2)) จึงนับเป็นประเด็นความเสี่ยงอีกประการหนึ่งในด้านประกันภัยทางทะเลที่มีความสำคัญและเป็นข้อพิจารณาที่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกควรคำนึงในระหว่างการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

สำหรับแนวทางแก้ไขและป้องกันเพื่อมิให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการขนส่งทางทะเล เบื้องต้นผู้วิจัยได้เลือกระดับความเสี่ยงที่มีค่ามากที่สุด ตั้งแต่ 3.41 – 5.00 เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขความเสี่ยงตามแนวคิดและทฤษฎีความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการขนส่งทางทะเล ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้พบว่า

ด้านภัยธรรมชาติ มีความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก เนื่องจากภัยทางธรรมชาติเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยที่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกไม่อาจคาดการณ์หรือพยากรณ์ได้ เมื่อเกิดขึ้นแล้วจะส่งผลให้เกิดอันตรายและความสูญเสียต่อทรัพย์สินต่างๆ ยากที่จะรับมือไหว ซึ่งแนวทางแก้ไขและป้องกันที่พอจะสามารถทำได้คือ การติดตามฟังข่าวสาร เพื่อการเตรียมพร้อมก่อนภัยมาถึง การสร้างแผนฉุกเฉิน เช่น หาวิธีแจ้งเหตุ กระจายข่าว เส้นทางอพยพ และกำหนดจุดปลอดภัย (กันต์ เอี่ยมอินทรา, 2559)

ด้านพนักงาน ความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก โครงสร้างองค์กรถือเป็นปัจจัยเสี่ยงที่มีอิทธิพลในการปฏิบัติงานและมีความสำคัญต่อองค์กรในระดับมาก เนื่องจากโครงสร้างองค์กรจะเป็นการกำหนด จัดสรรหน่วยงาน ตำแหน่งหน้าที่ รายละเอียดของงานแต่ละประเภทให้เป็นสัดส่วนที่ถูกต้องและเหมาะสม กำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ ทำให้การปฏิบัติงานไม่ซ้ำซ้อน ถ้าองค์กรมีการกำหนดโครงสร้างได้อย่างชัดเจนและตรงตามรายละเอียดของงาน ก็จะส่งผลเชิงบวกต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรและองค์กร อย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับจิตติมา อัครธิตพิงศ์ (2556) ที่ได้กล่าวไว้ว่า การเพิ่มประสิทธิภาพขององค์กรได้แก่การจัดโครงสร้างงานขององค์กร การวางแผน การจัดการคนในด้านบุคลากร การสร้างแรงจูงใจในการทำงาน การควบคุมคุณภาพการทำงานและการพัฒนาองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

ด้านการขนส่ง ความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และอรรถประโยชน์ด้านเวลา ทั้งนี้การเคลื่อนย้ายดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าซึ่งจะเป็นการก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และเวลาในการขนส่ง กับความต่อเนื่องในการ

ให้บริการเป็นตัวที่บ่งบอกถึงอัตราประโยชน์ด้านเวลา (จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา, 2543) โดยการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วยความเร็ว การประหยัด ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความแน่นอนเชื่อถือได้และความตรงต่อเวลา

ด้านการบรรจุสินค้า ความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก โดยแนวคิดของบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ที่บรรจุในชั้นนอกหรือบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่ง เป็นบรรจุภัณฑ์ที่ออกแบบมาเพื่อใช้ในการบรรจุสินค้าเพื่อให้สามารถจัดเรียงหรือวางให้สามารถใช้พื้นที่ได้น้อยที่สุดเพื่อใช้ในการขนส่ง รวมถึงมีการออกแบบแพคเกจเหล่านี้ให้มีสภาพแข็งแรงในการป้องกันการกระแทกหรือป้องกันละอองน้ำหรือน้ำไม่ให้สินค้าได้รับความเสียหายในระหว่างการเคลื่อนย้ายหรือขนส่ง เช่น การบรรจุสินค้าลงในลังไม้หรือพาเลท จะเห็นได้ว่าแม้แต่ตู้คอนเทนเนอร์ก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของ Packing ที่เป็นประเภท Out Package ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกในการบรรจุสินค้าให้ได้เนื้อที่มากที่สุด และสามารถทำการบรรจุทุกและขนส่งได้ทั้งโดยรถบรรทุกและเรือสินค้า แต่ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจมีเงื่อนไขบางประการที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้ปฏิบัติการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เช่น เงื่อนไข CFS/CFS ซึ่งจะมีการระบุไว้ในใบตราส่งด้วย การบรรจุสินค้าของผู้ประกอบการที่ไม่เหมาะสมอาจนำมาซึ่งความเสียหายที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าหรือผู้รับตราส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ชำรุดมาบรรจุสินค้าก็อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งนั้นต้องรับผิดชอบมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่อาจจำกัดความรับผิดชอบได้ตามกฎหมายการรับขน ของทางทะเล (คำพิพากษาฎีกาที่ 1273/2554) จึงนับเป็นอีกหนึ่งประเด็นความเสี่ยงที่สำคัญในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

8. ข้อเสนอแนะ

- 8.1. ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่นๆ ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการส่งสินค้าทางทะเล เช่น ขั้นตอนในการนำเข้า - ส่งออกสินค้า ซึ่งจะเป็แนวทางที่จะทำให้อินค้าเกิดความเสียหายน้อยที่สุด
- 8.2. เนื่องจากในการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ในการศึกษาครั้งต่อไปอาจใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึก การทดลอง เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลในเชิงลึกมากยิ่งขึ้นซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้า

9.เอกสารอ้างอิง (References)

- Wantana. (2012). ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ. Retrieved from <https://www.gotoknow.org/posts/65422#0>
- Yamane, T. (1970). Statistics: An introductory analysis (2nd ed). Tokyo: John Weather-hill.
- กลุ่มพัฒนาเทคโนโลยีเรือตรวจการประมงกองตรวจการประมง. (2020). SOLAS Safety Of Life At Sea. Retrieved from https://www4.fisheries.go.th/local/index.php/main/view_activities/1312/80987
- จิตติมา อัคริทธิพงศ์. (2556).การพัฒนา นาทร์พยากรณ์มนุษย์. พระนครศรีอยุธยา : คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา
- นายกันต์ เอี่ยมอินทรา. (2559).งานวิจัยแผนรับมือภัยพิบัติ เทศบาลนครเกาะสมุย.พาดิษศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
- นาวาเอก ศุขเฉลิม. (2560). ระบบมาตรฐานความปลอดภัยสากล(ISM)ที่บังคับใช้กับเรือพาณิชย์ของไทย.
- ประมวล จันทร์ชีวะ. (2561). การประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มัธยะ ยุวมิตร. (2563). ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทาง การเงินของผู้ขนส่งทางทะเล กรณีศึกษา บริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด. วารสารนิติศาสตร์, หน้า 616-654.
- สรพงษ์ ชวรวงษ์. (2559). การสำรวจเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยที่มีผลต่อการเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพ (วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยบูรพา,

สรารุช พุฒนวล. (2561). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง มหาวิทยาลัยราชภัฏสวน
สุนันทา,
สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2564). สถิติการรับประกันวินาศภัย จำแนกตามประเภทการรับประกันภัย พ.ศ.2553 – 2562. Retrieved
from <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/18.aspx>
หอการค้านานาชาติ. (2563). กฎของหอการค้านานาชาติสำหรับใช้เป็นเงื่อนไขทางการค้าภายใน ประเทศและระหว่างประเทศ.
อิธิพร สิทธิธีรรัตน์. (2560).กฎหมายประกันภัยทางทะเลของสาธารณรัฐประชาชนจีน.นิตยสารบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
อภิญา อิงอาจ. (2557). การวิเคราะห์เชิงสถิติเพื่อการวิจัย เล่ม 2: สถิติเชิงอนุมาน : การศึกษาความสัมพันธ์ (พิมพ์ครั้งที่ 6).
ม.ป.ท.