



ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล



พัสนี สํารวย

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2564

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล



พัสนี สํารวย

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2564

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

RISKS IN INTERNATIONAL TRADE AFFECTED BY CARRIAGE OF GOODS BY SEA



PADSANEE SAMRUAI

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF

THE REQUIREMENTS FOR MASTER OF SCIENCE

IN LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

FACULTY OF LOGISTICS

BURAPHA UNIVERSITY

2021

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน
นิพนธ์ของ พัสนี สำรวย ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยา
ศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....
(ว่าที่ร้อยตรี ดร.มัชยะ ยุวมิตร)

..... ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ ไร่ชนชลกุล)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ณกร อินทร์พยุง)

..... กรรมการ

(ว่าที่ร้อยตรี ดร.มัชยะ ยุวมิตร)

..... คณบดีคณะ โลจิสติกส์

(รองศาสตราจารย์ ดร. ณกร อินทร์พยุง)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.นุจรี ไชยมงคล)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

62920301: สาขาวิชา: การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: ความเสี่ยง/ สินค้า/ พนักงาน/ บริษัทขนส่ง/ การค้าระหว่างประเทศ

พื่อนี้ สารวย : ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล . (RISKS IN INTERNATIONAL TRADE AFFECTED BY CARRIAGE OF GOODS BY SEA) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: มัชชะ ยูมิตร, LL.D. ปี พ.ศ. 2564.

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาอันนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ของกลุ่มบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี และเพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขและป้องกัน เพื่อมิให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการขนส่งทางทะเล หรือเพื่อให้ความเสี่ยงเช่นว่านั้นลดลงอย่างมีนัยสำคัญ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ พนักงานในบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ทำการสุ่มกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการอย่างง่าย (Simple random sampling) จำนวน 184 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การแจกแจงความถี่ การทดสอบค่าทีแบบอิสระ (t-test) และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way anova) จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 51.10 มีอายุ ระหว่าง 20-30 ปี ร้อยละ 43.50 ระดับการศึกษาปริญญาตรี ร้อยละ 81.00 พบว่า ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบ จากการส่งสินค้าทางทะเล โดยรวมทั้ง 5 ด้าน อยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านภยธรรมชาติ ด้านพนักงาน ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า (ค่าเฉลี่ย = 3.81, SD = .698, ค่าเฉลี่ย = 3.76, SD = .746, ค่าเฉลี่ย = 3.55, SD = .898 และค่าเฉลี่ย = 3.55, SD = .881) ตามลำดับ และด้านประกันภัยทางทะเล ส่งผลต่อความเสี่ยงในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = .345, SD = .875)

62920301: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

KEYWORDS: RISKS/ GOODS/ TRANSPORT WORKERS/ SHIPPING COMPANY/
INTERNATIONAL TRADE

PADSANEE SAMRUAI : RISKS IN INTERNATIONAL TRADE AFFECTED BY
CARRIAGE OF GOODS BY SEA. ADVISORY COMMITTEE: MATTHAYA YUVAMIT,
LL.D. 2021.

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 (Mean = 3.81, SD = .698, Mean = 3.76, SD = 0.746, Mean = 3.55, SD = .898, and Mean = 3.55, SD = .881) and Marine insurance shown the medium level (Mean = .345, SD = .875).

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์และความกรุณาอย่างยิ่งจาก ว่าที่ร้อยตรี ดร.มัธยะ ยุวมิตร อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก รองศาสตราจารย์ ดร. ฉกร อินทร์พุง และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เร้าชนชกุล กรรมการสอบงานนิพนธ์ ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไข ข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้งานนิพนธ์ครั้งนี้มีความสมบูรณ์มากขึ้น ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งอย่างยิ่งในความกรุณาของท่าน จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณหัวหน้าฝ่ายทรัพยากรบุคคล คณะบดีคณะ โสจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา และเจ้าหน้าที่ทุกท่านที่ให้คำปรึกษา ให้ข้อมูลด้านการเรียนการสอน เพื่อให้ผู้วิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์ ข้อมูลอันเป็น ประโยชน์อย่างยิ่ง

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อมานพ ภavana และคุณแม่รัพยา สำราญ ผู้เป็นแรงบันดาลใจให้ กำลังใจ ส่งเสริมและให้การสนับสนุนตลอดการศึกษาที่ผ่านมา รวมทั้งพี่ ๆ เพื่อน ๆ น้อง ๆ ทุกคน ปริญญาโท และคณะ โสจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่คอยให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือในการเขียนงานนิพนธ์และบุคคลที่ลืมไม่ได้ คือพนักงานบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล ที่ให้ความร่วมมือ ในการตอบแบบสอบถามที่เป็นจริงอันมีคุณค่าอย่างยิ่ง ต่อการนำมาวิเคราะห์ปัญหาในการวิจัย และการเขียนงานนิพนธ์ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งรวมถึงบุคคลอื่นที่มีได้เอ่ยนาม ณ ที่นี้ที่ทำงาน นิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้หากการวิจัยค้นคว้าอิสระนี้เกิดความผิดพลาดหรือมีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัย ขออ้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

พัสนิ สำราญ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฌ
สารบัญภาพ	ฑ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ในการศึกษา	3
สมมุติฐานการวิจัย	3
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	3
ขอบเขตการศึกษา	4
นิยามศัพท์เฉพาะ	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ	5
หน้าที่ของคู่สัญญาในการซื้อขายระหว่างประเทศ	6
หน้าที่ในการส่งมอบสินค้าตามข้อตกลงในทางการค้าระหว่างประเทศ	7
ความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล	9
การบริหารจัดการความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล	10
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	19
บทที่ 3 วิธีดำเนินงานวิจัย	22

ประชากรกลุ่มตัวอย่าง	22
ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	24
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	25
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัย	26
การเก็บรวบรวมข้อมูล	28
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล	28
สถิติที่ใช้ในการวิจัย	29
บทที่ 4 ผลการวิจัย	30
ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล	30
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ด้านความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	33
ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน	38
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	77
สรุปผลการศึกษา	77
อภิปรายผลการวิจัย	81
ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้	82
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	82
บรรณานุกรม	83
ภาคผนวก	84
ประวัติย่อของผู้วิจัย	95

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ปริมาณของสินค้าที่นำเข้าโดยการขนส่งในแต่ละรูปแบบ พ.ศ. 2558-2562	2
ตารางที่ 2 ปริมาณของสินค้าที่ส่งออกโดยการขนส่งในแต่ละรูปแบบ พ.ศ. 2558-2562	2
ตารางที่ 3 เปรียบเทียบความคุ้มครองในเงื่อนไข	13
ตารางที่ 4 ข้อยกเว้นความคุ้มครอง ICC(A) ICC(B) และ ICC(C)	18
ตารางที่ 5 ประชากรพนักงานบริษัทในการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ	22
ตารางที่ 6 ประชากรกลุ่มเป้าหมายพนักงานบริษัทขนส่งสินค้า	23
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง	31
ตารางที่ 8 ค่าคะแนนเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ในภาพรวม 33	
ตารางที่ 9 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง	34
ตารางที่ 10 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุ	35
ตารางที่ 11 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุ	36
ตารางที่ 12 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้าน	37
ประกันภัยทางทะเล	
ตารางที่ 13 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัย	38
ธรรมชาติ	
ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้าเมื่อจำแนกตาม เพศ39	
ตารางที่ 15 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง เมื่อ	40
จำแนกตาม เพศ	

ตารางที่ 57 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง เมื่อ จำแนกตามประเภทของผู้ใช้บริการ	72
ตารางที่ 58 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า เมื่อจำแนกตามประเภทของผู้ใช้บริการ	73
ตารางที่ 59 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน เมื่อ จำแนกตามประเภทของผู้ใช้บริการ	74
ตารางที่ 60 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทาง ทะเล เมื่อจำแนกตามประเภทของผู้ใช้บริการ	74
ตารางที่ 61 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ เมื่อ จำแนกตามประเภทของผู้ใช้บริการ	75

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 ข้อตกลงการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ.....9



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต ส่งผลให้การค้าขายระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น เมื่อธุรกิจ การซื้อขายระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นโอกาสเกิดข้อพิพาททั้งจากสัญญาซื้อขาย การขนส่ง การประกันภัย การชำระเงินย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีความเจริญเติบโต และ จากลักษณะของการค้าระหว่างประเทศซึ่งมีลักษณะเป็นการซื้อขายระหว่างประเทศ คือมี การติดต่อค้าขายกันตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปซึ่งอยู่ห่างกัน โดยระยะทางกฎหมาย การค้าระหว่างประเทศจึงเป็นกฎหมายที่มีความสำคัญอย่างมากเนื่องจากเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ เศรษฐกิจและการพัฒนาของประเทศโดยตรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งมีเรือเดินทะเลเป็นยานพาหนะที่สำคัญ เนื่องจากจากขนส่งทางทะเลนั้นสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิด และบรรทุกสินค้าได้เป็นจำนวนมากต่อการขนส่งครั้งหนึ่ง ๆ อีกทั้งอัตราค่าบริการในการขนส่งยังมีราคาที่ถูกกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ การขนส่งทางทะเลจึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการมีส่วนร่วมช่วยส่งเสริมความเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้เป็นอย่างดี

จากรายงานของโครงการศึกษาแผนหลักการพัฒนาพาณิชย์นาวี ของคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม รายงานฉบับสมบูรณ์ สิงหาคม พ.ศ. 2542 ระบุว่า ประเทศไทยพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยมีมูลค่ามากกว่าร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) การขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก ปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้มีความพยายามที่จะพัฒนาประเทศของตนให้มีความเจริญเติบโตและความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยมุ่งเน้นไปที่การส่งเสริมการค้าของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าระหว่างประเทศซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญในการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ นำรายได้เข้าสู่ประเทศ ก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีความเจริญเติบโต ดังนั้นกระบวนการขนส่งนับเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เข้ามามีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งมีเรือเดินทะเลเป็นยานพาหนะที่สำคัญ เนื่องจาก

การขนส่งทางทะเลนั้น สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายชนิด และบรรทุกสินค้าได้เป็นจำนวนมากต่อการขนส่งครั้งหนึ่ง ๆ อีกทั้งอัตราค่าบริการในการขนส่งยังมีราคาที่ถูกกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ การขนส่งทางทะเล จึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการมีส่วนร่วมช่วยส่งเสริมความเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้เป็นอย่างดี

ตารางที่ 1 ปริมาณของสินค้าที่นำเข้าโดยการขนส่งในแต่ละรูปแบบ พ.ศ. 2558-2562

รูปแบบการนำเข้า	2558	2559	2560	2561	2562
ทางเรือ	153,875,081	161,903,893	161,903,893	177,484,691	164,137,276
ทางรถยนต์	15,105,818	17,313,581	17,313,581	16,284,808	18,112,058
ทางเครื่องบิน	239,994	253,700	253,700	298,121	250,886
ทางรถไฟ	1,813	3,256	3,256	2,978	25,729

หมายเหตุ: หน่วย: พันตัน

ตารางที่ 2 ปริมาณของสินค้าที่ส่งออกโดยการขนส่งในแต่ละรูปแบบ พ.ศ. 2558-2562

รูปแบบการส่งออก	2558	2559	2560	2561	2562
ทางเรือ	173,521,910	130,539,885	112,964,198	127,412,936	126,471,268
ทางรถยนต์	18,231,766	18,698,954	18,590,055	19,613,839	18,444,786
ทางเครื่องบิน	124,269	221,197	320,918	398,959	387,465
ทางรถไฟ	310,553	269,318	289,154	335,780	536,451

หมายเหตุ: หน่วย: พันตัน

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (2563)

จากตารางที่ 1 ถึงตารางที่ 2 หากพิจารณาในเชิงของการนำเข้าส่งออกโดยรวมทั้งหมด ก็จะพบว่า การขนส่งสินค้าทางเรื่อนั้นอยู่ในระดับที่สูงที่สุดเมื่อเทียบกับ การขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นยังคงเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นที่นิยมมากที่สุดคงที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศมีความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก เพราะลูกค้าใช้บริการส่งสินค้าทางทะเลเป็นส่วนใหญ่

เนื่องจากค่าใช้จ่ายมีราคาที่ไม่แพงสามารถบรรทุกคนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก และมีค่าระวางราคาถูกมากกว่าในการขนส่งรูปแบบอื่น แต่ก็ยังมีปัญหาในเรื่องการขนส่งสินค้าที่เสียหาย สูญหาย ส่งมอบช้า เลินเล่อ หรือมากจากความเสียหายจากผู้ขนส่งที่อาจเกิดขึ้นได้ ลูกค้านายรายได้รับผลกระทบจากปัญหาเหล่านี้ และอาจมีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัญหาด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ความเสียหายของสินค้านั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการขนส่งทางทะเลนั้นมีสาเหตุมาจากปัจจัยด้านใดบ้าง ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการดำเนินการหาแนวทางป้องกัน และวางแผนในการทำงาน ซึ่งจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจนำเข้า-ส่งออกมีประสิทธิภาพมากขึ้น

วัตถุประสงค์ในการศึกษา

1. เพื่อศึกษาปัญหาอันนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของกลุ่มบริษัทที่ประกอบกิจการนำเข้า-ส่งออกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขและป้องกันเพื่อมิให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการขนส่งทางทะเล หรือเพื่อให้ความเสี่ยงเช่นนั้นลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สมมุติฐานการวิจัย

ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงาน ความถี่ในการใช้บริการ ลักษณะในการใช้บริการ ประเภทของผู้ใช้บริการ ที่มีผลต่อความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้สามารถระบุปัญหาและความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล
2. ทำให้สามารถนำผลการศึกษาไปวางแผนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการจัดการสินค้าเสียหาย เสียหาย และส่งมอบช้า
3. ทำให้สามารถดำเนินงานด้านการขนส่งทางทะเล ให้เป็นไปตามกฎหมายข้อบังคับต่าง ๆ ในเรื่องของการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเล และการประกันภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขอบเขตการศึกษา

1. การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลจากความเสียหายที่เกิดขึ้นในการค้าระหว่างประเทศ ในการขนส่งสินค้าทางทะเล
2. ขอบเขตด้านเนื้อหาศึกษาสินค้าสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า ประกันภัยสินค้า และสิทธิหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยพิจารณาประกอบกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. เสียหาย (Damage) หมายถึง ความสูญเสีย หรือผลร้ายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน สิทธิหรือชื่อเสียงของบุคคล ความเสียหายไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะแต่เรื่องเงินทอง เท่านั้น ความเสียหายในทางอื่นก็มีได้ทั้งในเรื่องสัญญาละเมิด
2. การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ถ้าเป็นการเคลื่อนย้ายบุคคล เรียกว่า การขนส่งผู้โดยสาร หากเป็นการเคลื่อนย้ายสัตว์ หรือสิ่งของต่าง ๆ เรียกว่า การขนส่งสินค้า
3. สินค้า (Goods) หมายถึง สินค้าทรัพย์สินหมุนเวียน ที่มีตัวตนหรือสิ่งของที่กิจการมีไว้เพื่อจำหน่ายให้กับผู้ซื้อ หรือลูกค้าเพื่อหวังผลกำไรจากการจำหน่ายสินค้า ดังนั้นกิจการมีรายได้หลักจากการขายสินค้าตามลักษณะของการประกอบธุรกิจ

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่องความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเลได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การค้าระหว่างประเทศ และการส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้รวบรวมแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องได้ ดังนี้

1. ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ
2. หน้าที่ของคู่สัญญาในการซื้อขายระหว่างประเทศ
3. หน้าที่ในการส่งมอบสินค้าตามข้อตกลงในทางการค้าระหว่างประเทศ
4. ความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล
5. การบริหารจัดการความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล
6. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ

Wantana (2012) อธิบายว่าการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศทำให้ประชาชนมีรายได้ มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น คงหนีไม่พ้นประเทศที่จะต้องมีการติดต่อกับต่างประเทศเพื่อทำธุรกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางการค้าหรือการลงทุนเพราะตลาดต่างประเทศถือว่าเป็นแหล่งเงินที่สำคัญ ที่จะนำรายได้เข้ามาสู่ประเทศ ดังนั้นประเทศไทยจำเป็นต้องทำธุรกรรมทางเศรษฐกิจ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศให้มีการเจริญเติบโตมากยิ่งขึ้น การค้าระหว่างประเทศจึงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. เป็นเครื่องมือที่สำคัญในการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้ประเทศที่กำลังพัฒนาหรือพัฒนาอยู่แล้ว โดยเฉพาะในเรื่องการส่งออก มีเศรษฐกิจที่ดีขึ้น และมีการขยายตัวภายในประเทศอย่างมาก จึงทำให้มีการผลิตสินค้าเพื่อส่งออกไปขายต่างประเทศ และก่อให้เกิดการจ้างงาน จะทำให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น
2. การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ คือ การใช้ทรัพยากรภายในประเทศเพื่อผลิตสินค้าที่ตนเองถนัด และสามารถส่งสินค้าออกไปขายยังต่างประเทศได้ โดยลดปริมาณสินค้าที่ตนเองไม่ถนัดลงทำให้มีการใช้ทรัพยากรภายในประเทศอย่างเต็มที่และทำให้มีประสิทธิผลมากขึ้น

3. ตลาดภายในประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีการผลิตสินค้าภายในประเทศมากขึ้น เพราะมีการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ

4. การพัฒนาความรู้ทักษะ ความสามารถการทำงาน และเทคโนโลยี ทำให้มีการปรับปรุงการพัฒนาที่จะผลิตสินค้าภายในประเทศ จึงต้องมีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้เพื่อให้สินค้ามีคุณภาพสามารถส่งสินค้าออกไปขายแข่งขันกับต่างประเทศได้

หน้าที่ของคู่สัญญาในการซื้อขายระหว่างประเทศ

เฉลิม ขงบัญญัติ (2518) อธิบายว่าการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit หรือ L/ C) คือ ข้อตกลงซึ่งธนาคารรับดำเนินการตามคำสั่งของผู้ขอเปิดในอันที่จะจ่ายเงินให้ผู้รับประโยชน์หรือตามคำสั่งของผู้รับประโยชน์ เมื่อได้มีการยื่นเอกสารถูกต้องหรือตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้

ขั้นตอนในการชำระเงินในการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต มีดังนี้

1. ผู้ซื้อและผู้ขายอยู่คนละประเทศ ได้ทำความตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขาย ว่าด้วยการชำระเงินตามสัญญาซื้อขายในการทำการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต
2. ผู้ซื้อจะต้องติดต่อขอให้ธนาคารในประเทศของตน ให้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตให้แก่ผู้ขายโดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไขตามที่ตกลงกันไว้
3. ธนาคารของผู้ซื้อก็จะแจ้งเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตพร้อมกำหนดและระบุเงื่อนไขไปยังธนาคารของตัวแทนซึ่งอยู่ในประเทศของผู้ขาย และขอให้ชำระเงินดังกล่าวหรือรับรองการจ่ายเงินตามตั๋วแลกเงินที่ผู้ขายส่งจ่ายหรือรับซื้อเมื่อผู้ขายได้ส่งมอบเอกสารการขนส่งสินค้า
4. ตัวแทนธนาคารผู้ขาย จะแจ้งให้ผู้ขายทราบถึงการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต โดยตัวแทนธนาคารไม่ผูกพันเกี่ยวกับเครดิตนั้น ตัวแทนธนาคารจะยืนยันเลตเตอร์ออฟเครดิต แก่นั้น
5. ผู้ขายจัดส่งสินค้าและทำตัวเงิน ขึ้นพร้อมทั้งแนบเอกสารการส่งสินค้า เช่น ใบตราส่งบัญชีสินค้า กรมธรรม์ประกันภัยและเอกสารอื่น ๆ ตามที่ตกลงกันไว้ไปยื่นต่อธนาคารเพื่อขอรับชำระเงินแล้วส่งเอกสารมายังธนาคารผู้ขอเปิดเครดิต ธนาคารตัวแทนผู้ขายจะหักบัญชีเงินฝากของธนาคารผู้เปิดเครดิตไว้เป็นลูกหนี้ จากนั้นจะแจ้งผู้ซื้อนำเงินมาชำระสินค้า ในการชำระเงินต้องมีการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจนนับตั้งแต่วันที่ระบุไว้ใบตราส่ง แล้วปล่อยเอกสารการขนส่งสินค้าให้ผู้ซื้อนำสินค้าออกไป

หน้าที่ในการส่งมอบสินค้าตามข้อตกลงในทางการค้าระหว่างประเทศ

หอการค้านานาชาติ (2563) อธิบายว่าข้อตกลงในการทำสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่เป็นสากล ได้รับการดูแลคุ้มครองโดยสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce: ICC) ซึ่งยึดติดกับการค้าสหประชาชาติหลัก เพื่อให้ ผู้ซื้อและผู้ขายทราบถึงขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบ ภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่าง ๆ ช่วยให้ทั้งสองฝ่ายที่มีความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรมมีความเข้าใจตรงกัน โดย INCOTERMS ฉบับล่าสุดเป็นปี ค.ศ. 2020 แต่ INCOTERMS ที่นิยมใช้กันอยู่ คือ ปี ค.ศ. 2010 ซึ่งประกอบไปด้วยข้อสัญญามาตรฐาน จำนวน 11 ข้อ ตกลงโดยคู่สัญญาซื้อขายระหว่างประเทศจะตกลงกันว่าใช้ข้อตกลงใดมาเป็นสาระสำคัญแห่งการกำหนดสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการวิเคราะห์ความเสี่ยงของคู่สัญญาในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ โดยแต่ละรูปแบบข้อตกลงการส่งมอบสินค้า จะประกอบด้วยรูปแบบข้อตกลงดังต่อไปนี้

1. EXW (Ex Works) ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ ณ ที่ทำการของผู้ขาย เช่น โรงงาน หรือ โรงพักสินค้า ฯลฯ โดยผู้ซื้อรับภาระในการดำเนินการ ค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงหลังจากการส่งมอบสินค้าแล้ว เช่น การขนสินค้าขึ้นพาหนะขนส่ง การผ่านพิธีการส่งออก เป็นต้น ข้อตกลงนี้เหมาะสำหรับการค้าในประเทศ

2. FCA (Free Carrier) ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบ ซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้กำหนดต้องผ่านพิธีการส่งออก ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

3. CPT (Carriage Paid To) ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับจัดการขนส่ง โดยมีภาระรับผิดชอบจัดทำสัญญาการขนส่งสินค้า ผ่านพิธีการส่งออกด้วยตนเองจนถึงสถานที่ปลายทาง

4. CIP (Carriage Insurance Paid To) ผู้ขายส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่ง มีภาระรับผิดชอบเช่นเดียวกับ CPT จะต้องทำสัญญาและชำระค่าประกันภัยด้วยตนเอง และรับผิดชอบความเสี่ยงความเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่งสินค้าจนถึงสถานที่ปลายทาง

5. DAP (Delivered at Place) ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ โดยพร้อมที่จะขนสินค้าลงจากพาหนะขนส่ง ผู้ขายมีความเสี่ยงในความเสียหายของสินค้า และต้องชำระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ รวมถึงมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออก แต่ไม่ต้องรับผิดชอบผ่านพิธีการนำเข้า

6. CIF (Cost Insurance and Freight) ผู้ขายส่งมอบสินค้าที่ทำเรือปลายทางที่กำหนดผู้ขายมีภาระเช่นเดียวกับ CFR ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาจัดการขนส่งสินค้าและทำสัญญาประกันภัย

เพื่อความเสี่ยงภัยต่อสินค้าเสียหายหรือสูญหาย ระหว่างการขนส่งจนถึงท่าปลายทาง ด้วยความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายของตนเอง ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

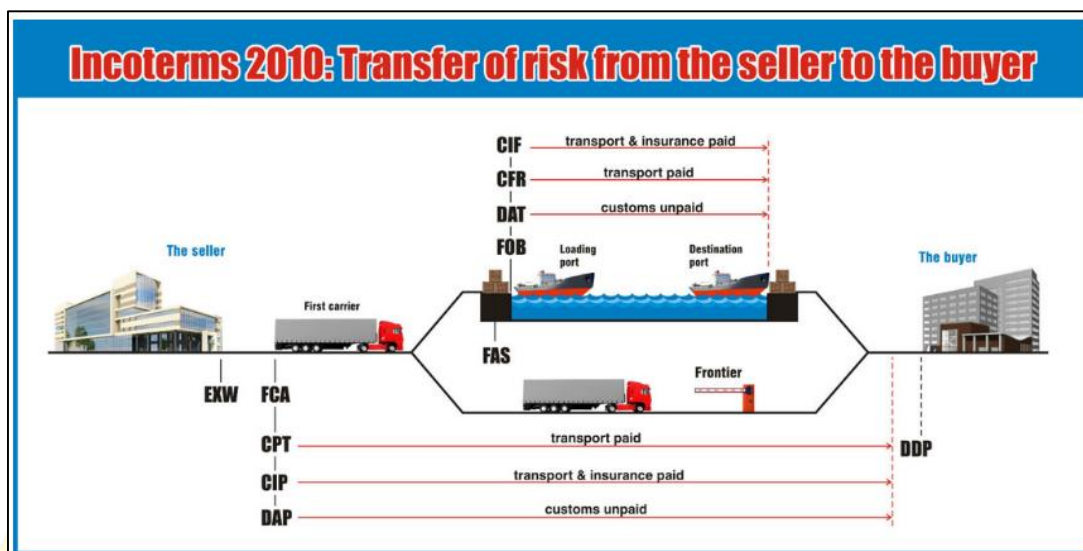
7. CFR (Cost and Freight) ผู้ขายส่งมอบสินค้าโดยนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุไว้ หรือ ณ จุดใดจุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้น ผู้ขายชำระค่าใช้จ่าย และค่าขนส่งเพื่อการส่งสินค้าถึงปลายทาง ตามที่ระบุไว้ ผู้ซื้อรับภาระความเสี่ยงต่อการสินค้าเสียหายหรือสูญหาย รวมทั้ง ค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใด ๆ หลังจากที่ได้นับสินค้าขึ้นบนเรือ ณ ท่าส่งออก ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

8. DAT (Delivered at Terminal) ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งสถานที่ปลายทางอาจเป็นชื่อท่าเทียบเรือ คลังสินค้า คลังสินค้าของท่าเทียบเรือ (CY: Container Yard) และขนสินค้าลงจากพาหนะขนส่งโดยค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าทั้งหมดเป็นภาระของผู้ขาย

9. FOB (Free on Board) ผู้ขายส่งมอบสินค้าลงเรือ ณ ท่าเรือที่ส่งออก ที่ได้ระบุไว้ ผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมทั้งความเสี่ยงต่อสินค้าเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของอยู่บนเรือ ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

10. FAS (Free Alongside Ship) ผู้ขายส่งมอบสินค้าไว้ข้างเรือ เช่น บนหน้าท่าหรือในเรือลำเลียง ณ ท่าส่งออกที่ได้ระบุไว้ ผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งความเสี่ยงต่อสินค้าเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อสินค้าได้ส่งมอบแล้ว ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

11. DDP (Delivered Duty Paid) ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ระบุไว้ตามตกลงกันไว้ของผู้ซื้อ ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบการผ่านพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ค่าประกันภัยส่งสินค้าและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าลงจากเรือ และค่าขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ผู้ซื้อระบุไว้ จนกระทั่งสินค้าส่งมอบ ณ สถานที่ปลายทาง ผู้ขายจึงต้องผู้ดำเนินพิธีการนำเข้าสินค้าให้แก่ผู้ซื้อรวมทั้งชำระอากรขาเข้าและผ่านพิธีการศุลกากรทั้งหมด



ภาพที่ 1 ข้อตกลงการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ

ที่มา: V-Friend Logistics (2016)

ความรับผิดชอบของผู้ซื้อและผู้ขายในการจัดส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง ซึ่งจะมีหน้าที่ความรับผิดชอบแตกต่างกันไปและมีจุดโอนความเสี่ยงภัยที่แตกต่างกัน โดยเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าตามข้อตกลงในทางการค้าระหว่างประเทศที่ปรากฏอยู่ใน INCOTERMS มีทั้งหมด 11 รูปแบบ แต่ที่นิยมใช้กับสินค้าขนส่งทางทะเล มี 4 รูปแบบ คือ FOB, CIF, FAS และ CFR

ความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบย่อมมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ อาจเกิดจากความเสียหายของสินค้าเองของผู้ขนส่ง หรืออาจจะเกิดจากปัจจัยภายนอกที่อยู่เหนือการควบคุม อย่างเช่นภัยทางธรรมชาติ ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางทะเลทุกครั้ง ควรมีการทำประกันภัยการขนส่ง เพื่อจะได้มีผู้รองรับความเสี่ยงนั้น ๆ แทนเจ้าของสินค้าความเสี่ยงสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้ดังนี้

1. ความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยภายใน

ความเสี่ยงที่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ประกอบการ หรือความผิดพลาดระหว่างการขนส่งที่เกิดจากขั้นตอนในการลำเลียง เกิดจากความผิดพลาดในการบรรจุหีบห่อ สถานที่ในการจัดเก็บสินค้า เครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการลำเลียงและขนส่งสินค้า เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ถือว่าเป็นปัจจัยภายในที่อาจสร้างความเสี่ยงต่อการขนส่งทางทะเล เนื่องจากการส่งออก มีการใช้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังต้องเดินทางด้วยเรืออยู่ตลอดเวลา จึงไม่สามารถเคลื่อนย้าย

สินค้าได้ เมื่อเกิดความเสียหายต่อสินค้าด้วยปัจจัยภายในต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว ก็ยากที่จะเยียวยา ดังนั้นการขนส่งสินค้าจึงควรทำประกันภัยการขนส่งเพื่อเป็นการรองรับความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น

2. ความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

ความเสี่ยงที่อยู่เหนือการควบคุมที่ผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งไม่อาจควบคุมได้ ถึงแม้ว่าจะได้ดูแลสินค้าในระหว่างขนส่งอย่างดี ซึ่งปัจจัยภายนอกนี้มักเกิดจากภัยทางธรรมชาติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเล ไม่ว่าจะเป็น การเกิดแผ่นดินไหว คลื่นน้ำทะเล พายุ สึนามิ โจรสลัด และอื่น ๆ ในระหว่างขนส่งสินค้า สิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่อยู่เหนือการที่จะควบคุมได้ อีกทั้งไม่ได้เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขนส่ง ดังนั้น จึงอาจเกิดความเสี่ยงเหล่านี้ได้ตลอดเวลา ดังนั้นการทำประกันภัยขนส่งกับบริษัทที่มีความน่าเชื่อถือสามารถรองรับทุกความเสี่ยงเหล่านี้ย่อมเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ

ปัจจัยทั้งภายนอกและภายในที่สามารถสร้างความเสี่ยงจนอาจเกิดความเสียหายแก่สินค้าในระหว่างการส่งออกนั้น ทำให้เกิดการทำประกันภัยขนส่งทุกครั้งที่มีการขนส่งทางทะเล เนื่องจากการส่งออกและการขนส่งทางทะเลนับเป็นการขนส่งสินค้าที่มีจำนวนมาก ซึ่งถ้าหากเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายต่อสินค้าแล้ว อาจทำให้ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าขาดทุน เกิดมูลค่าความเสียหายมหาศาล ดังนั้นการเลือกทำประกันภัยการขนส่งจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่ช่วยแบ่งเบาภาระของผู้ประกอบการ

การบริหารจัดการความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเล

กลุ่มพัฒนาเทคโนโลยีเรือตรวจการประมงกองตรวจการประมง (2020) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974: SOLAS) คือ สนธิสัญญาด้านความปลอดภัยทางทะเลสากลจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งเป็นหน่วยงานทางด้านทะเลแห่งสหประชาชาติ โดยจะกำกับดูแลความปลอดภัยของชีวิตในทะเลซึ่งรวมถึงยานพาหนะที่เดินทางบนท้องทะเลอีกด้วย ในปี ค.ศ. 2015 IMO ได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับทั้งหมด น้ำหนักที่ผ่านการทวนสอบแล้วของตู้คอนเทนเนอร์ที่มีการขนส่งทางทะเลขึ้นมา IMO ต้องพิจารณากฎหมายต่าง ๆ ที่ใช้บังคับการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะเรือที่ใช้ในการขนส่ง (Carriers) ที่มีหลายประเภทตั้งแต่เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) เรือบรรทุกทุกสินค้าเทกองแห้ง (Dry bulk) เป็นต้น เพื่อให้เรือที่ถือสัญชาติตนเองได้รับมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ปลอดภัย การละเลยขาดการตรวจสอบแก้ไขให้เรือพร้อมออกทะเลหากประสบอุบัติเหตุ จะนำความสูญเสียสู่ตัวเรือ/ สินค้า

และสิ่งแวดลอมในทะเล ดังนั้นเมื่อกล่าวถึงความปลอดภัยต้องคำนึงถึงปัจจัย 3 ประการ คือ

- 1) ความปลอดภัยต่อตัวเรือและอุปกรณ์จักรกล (Hull and machinery)
- 2) ความปลอดภัยต่อบุคคล เช่นลูกเรือ (Crews) และ
- 3) ความปลอดภัยต่อสิ่งแวดลอม (Environment)

ปัจจัยทั้ง 3 ประการ ส่งผลกระทบต่อการทำงาน IMO จึงเป็นหน่วยงานหลักที่เข้ามากำกับเป็นตัวแทนของ องค์การสหประชาชาติ (United Nation-UN) ที่จะพิจารณามาตรฐานและตรวจสอบสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง เพราะจะมีผลต่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย และสามารถนำมาแก้ไขอย่างถูกต้องเพื่อป้องกันมิให้ปัญหาดังกล่าวเสี่ยงต่อการเกิดขึ้นซ้ำอีก

นาวาเอก สุขเฉลิม (2560) ที่ใช้บังคับกองเรือพาณิชย์ทั่วโลกทำให้ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามเนื่องจากเป็น ภาคิโนอนุสัญญาและทำ ให้เราทราบถึงวิวัฒนาการปรับปรุงกฎข้อบังคับสากลของระบบการจัดการเพื่อความปลอดภัยสากล (International Safety Management: ISM) ซึ่งจะมีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมตลอดเวลา อันเนื่องมาจากเหตุ 2 ประการสำคัญคือ เทคโนโลยีที่ทันสมัยขึ้น และผลการสอบสวน สาเหตุพบข้อบกพร่อง โดยข้อบกพร่องนี้ได้รับการพิสูจน์ กระทั่งสามารถหาวิธีการแก้ไขตามหลักวิชาการ IMO จึง ประกาศบังคับใช้กับรัฐในภาคีผ่านทางระบบ ISM ธุรกิจประกันภัยทางพาณิชย์นาวิเริ่มในปี ค.ศ.1854 โดยอังกฤษเป็นประเทศแรกที่ออกกฎหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวิ (Merchant Shipping Act) ซึ่งได้เพิ่มความรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือ และในปี ค.ศ.1880 มีการประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบของนายจ้าง ซึ่งได้รวมคำว่าเจ้าของเรือ (Owner) ให้เป็นผู้รับผิดชอบต่อลูกเรืออันเนื่องมาจากการว่าจ้าง และมีการออกกฎหมายชดเชยต่อแรงงาน กรณีลูกเรือประสบอุบัติเหตุในปี ค.ศ.1897และ ค.ศ.1906 ตามลำดับ (Workmen's Compensation Act) เห็นได้ว่าเป็นการเพิ่มภาระความรับผิดชอบโดยตรงต่อเจ้าของเรือ ธุรกิจพาณิชย์นาวิมีต้นทุนที่สูงทั้งตัวเรือและสินค้าที่ต้องรับผิดชอบ ยิ่งรวมเรื่องความเสียหายด้านสิ่งแวดลอมในทะเลจนไม่อาจทำให้ บริษัทประกันภัยเข้ามารับประกัน เจ้าของเรือจึงต้องจัดตั้งกลุ่มเป็นสมาคม เพื่อหาวิธี มาตรการปกป้องคุ้มครองสมาชิก โดยมีมาตรการปกป้องคุ้มครองความรับผิดชอบ ซึ่งเรียกตนเองว่า กลุ่มผู้คุ้มครองเรือ (Hull mutual) เจ้าของเรือที่มีประวัติดี ทำธุรกิจถูกต้อง เน้นความถูกต้องปลอดภัยเป็นมาตรฐาน ย่อมมีซึ่งค่าใช้จ่าย ที่สูงขึ้น แต่กลุ่มเจ้าของเรือที่นอกกลุ่มนอกทางเอาเปรียบมักนำพาซึ่งความเสียหาย ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ที่มีประวัติเรือดีจนเจ้าของเรือที่มีประวัติดี ต้องละหนีไปรวมกลุ่มประกันในลอร์ด (Lloyd's) ที่เป็นคู่แข่งแต่เดิม เห็นได้ว่า ความรับผิดชอบจำนวนมากนี้สุดวิสัยที่กลุ่มเจ้าของเรือจะอยู่ตามลำพังโดดเดียว ดังนั้นในปี ค.ศ. 1855 จึงรวมกลุ่มกันครั้งใหญ่ ทุกฝ่ายได้จัดตั้งให้มี Insurance Association Ltd. โดยทำหน้าที่เฉพาะปกป้องความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเท่านั้น

1. การทำสัญญาประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (Marine insurance) คือ การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือและสินค้า อยู่ระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย

1.1. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1.1.1 การประกันภัยตัวเรือ (Hull insurance) คุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือจากอุบัติเหตุต่าง ๆ เช่น ภัยจากลมพายุ เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหิน โสโครก เรือจม เป็นต้น และยังรวมไปถึงการประกันค่าระวางด้วย

1.1.2 การประกันภัยสินค้า (Cargo insurance) คุ้มครองสินค้าที่เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล ภัยที่ได้รับการคุ้มครองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อความคุ้มครองไว้

1.2. ความคุ้มครองและเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์

1.2.1 ภัยทางทะเล เช่น ภัยจากพายุ มรสุม เรือจม เรือชนกัน และเรือเกยตื้น

1.2.2. อัคคีภัย ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากไฟไหม้ ต้องไม่เกิดจากความประพฤติ ผิดของผู้เอาประกันภัยเอง หรือเกิดจากการลุกไหม้ขึ้นมาเองของสินค้านี้ อันเนื่องมาจากธรรมชาติ

1.2.3. การทิ้งทะเล คือ การเอาของทิ้งทะเลเพื่อให้เรือเบาลง

1.2.4. โจรกรรม คือ การโจรกรรมอย่างรุนแรง โดยการใช้กำลังเพื่อช่วงชิงทรัพย์สิน

1.2.5. การกระทำโดยทุจริตของคนเรือ คือ การกระทำโดยมิชอบของคนเรือ โดยเจตนาถล่มแก๊งทุจริต ตั้งแต่นายเรือจนกระทั่งถึงลูกเรือ ทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน และการกระทำนั้นต้องปราศจากการรู้เห็นเป็นใจ ของเจ้าของทรัพย์สิน

1.3 เงื่อนไขและขอบเขตความคุ้มครองการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ประกันภัยทางทะเลและขนส่งของประเทศไทย เงื่อนไขความคุ้มครองที่ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่ ยึดถือตามเงื่อนไขความคุ้มครองที่ใช้ในประเทศอังกฤษที่จัดทำขึ้น โดย กลุ่มผู้รับประกันภัย ได้แก่ The Institute of London Underwriters, the Liverpool Underwriters Association และ Lloyds Underwriters Association จะขึ้นด้วยคำว่า 'Institute' เป็นที่รู้จัก และยอมรับของผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ธนาकार หรือ ตัวแทนในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเล เงื่อนไขความคุ้มครอง 3 ชุด ที่นิยมใช้ ซึ่งได้กำหนดขอบเขตความเสี่ยงภัยที่คุ้มครอง ดังนี้

1.3.1. Institute Cargo Clause s (A)

เป็นความคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิด (All risks) ที่ความสูญเสียหรือเสียหายต่อสินค้าที่เอาประกันภัย ในระหว่างช่วงระยะเวลาของการประกันภัย ภายใต้กรมธรรม์ที่คุ้มครองแบบ All Risks ผู้เอาประกันภัยต้องแสดงให้เห็นว่า เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายจริง ซึ่งถ้าสูญเสียนั้นเป็นเหตุบังเอิญที่เกิดขึ้น และเป็นสาเหตุโดยตรงต่อความสูญเสีย ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสีย จะมีสิทธิ์ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนส่วนผู้รับประกันภัยจะต้องพิสูจน์ว่าความสูญเสียหรือเสียหายที่เกิดขึ้นที่มีสาเหตุหรือสืบเนื่องจากภัยที่ถูกระบุยกเว้นไว้

1.3.2. Institute Cargo Clause s (B)

เป็นความคุ้มครองในระดับกลาง (Intermediate) การให้ความคุ้มครองแตกต่างจาก Institute Cargo Clause s (A) คือระบุให้คุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิดที่มีสาเหตุจากภายนอกพร้อมกับกำหนดยกเว้นภัยบางประเภทไว้เท่านั้น แต่ ICC (B) ระบุภัยที่คุ้มครอง และสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสียหรือเสียหายอันเนื่องจาก หรือมีสาเหตุจากภัยที่ไม่ได้ระบุไว้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง นอกจากนั้น I.C.C. (B)

1.3.3. Institute Cargo Clause s (C)

เป็นความคุ้มครองอย่างจำกัด (Restrictive) แตกต่างจาก I.C.C. (A) เช่นเดียวกับ I.C.C (B) คือระบุภัยที่คุ้มครองและสิ่งที่ยกเว้นความคุ้มครองไว้อย่างชัดเจน ความสูญเสีย หรือเสียหาย เนื่องจาก/ เหตุจากภัยที่ไม่ได้ระบุไว้ จะไม่ได้รับความคุ้มครอง แต่ I.C.C. (C) ให้ความคุ้มครองที่แคบกว่า I.C.C. (B) ตารางเปรียบเทียบความเสี่ยงตามเงื่อนไข Institute cargo clause ตารางที่ 3 เปรียบเทียบความคุ้มครองในเงื่อนไข

ภัยที่คุ้มครอง	เงื่อนไข		
	ICC(A)	ICC(B)	ICC(C)
1. อัคคีภัย ภัยระเบิด	✓	✓	✓
2. เรือเกยตื้น ล่ม จมหรือตะแคง	✓	✓	✓
3. ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำ หรือตกจากราง	✓	✓	✓
4. ยานพาหนะ หรือเรือชน หรือปะทะกับวัตถุอื่นใด	✓	✓	✓
5. การขนส่งสินค้าลงเรือ ณ ท่าหลบภัย	✓	✓	✓
6. สินค้าถูกโยนทิ้งทะเล	✓	✓	✓
7. ความสูญเสียหรือความเสียหายของส่วนรวม	✓	✓	✓

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ภัยที่คุ้มครอง	เงื่อนไข		
	ICC(A)	ICC(B)	ICC(C)
8. ค่าตู้เรือและค่าตู้สินค้า	✓	✓	✓
9. ค่าจัดส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง	✓	✓	✓
10. แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า	✓	✓	
11. สินค้าถูกน้ำทะเลซัดตกเรือไป	✓	✓	
12. ความเสียหายจาก น้ำทะเล หรือจากแม่น้ำ ทะเลสาบ	✓	✓	
13. สินค้าทั้งหีบห่อเสียหายโดยสิ้นเชิง เพราะตกจากเรือ หรือจากการชนขึ้นลง หรือเปลี่ยนถ่ายเรือ หรือ ยานพาหนะ	✓	✓	
14. ความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อันเกิดจากภัยทุกอย่างที่มีสาเหตุมาจากภายนอกและเกิดขึ้น โดยไม่คาดหมาย	✓		

ที่มา: Lissom Logistics (2019)

1.4 ข้อยกเว้นความคุ้มครอง

ประมวล จันทรชีวะ (2561) ข้อยกเว้นความคุ้มครอง (Exclusions) ใน Institute Cargo Clause s แบ่งข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยไว้เป็น 4 หมวด ตามที่ระบุไว้ในข้อ 4, 5, 6 และ 7 คือ

ข้อ 4 เป็นข้อกำหนดข้อยกเว้นทั่วไป (General exclusions clause) แบ่งเป็นข้อยกเว้น 8 ข้อ ในของ ICC(A), (B) และ (C) ตั้งแต่ 4.1-4.8 แต่มีเพียง 7 ข้อใน ICC(A) ตั้งแต่ข้อ 4.1-4.7 แต่ละข้อยกเว้นอาจใช้หลักที่แตกต่างกัน แต่ละข้อมีรายละเอียดดังนี้

4.1 เป็นข้อยกเว้นด้วยความสูญเสียหรือเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการกระทำผิดโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย ที่มาจาก Marine Insurance Act 1906 มาตรา 55(2) (a) ที่บัญญัติว่าผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ สืบเนื่องมาจากการประพฤติดผิดโดยจงใจของผู้เอาประกันภัยนี้จึงไม่ได้รับความคุ้มครอง

4.2 เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบอันเกิดจากวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเองที่มีการรั่วตามปกติ หรือการที่น้ำหนักหรือปริมาณหรือปริมาณสูญหายไปตามปกติ หรือการสึกหรอ ตามปกติของวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเอง เช่นสินค้าตัวเหลืองที่ส่งมามีความชื้นระหว่างการขนส่งทำให้น้ำหนักของสินค้านี้ลดลงไปเมื่อถึงปลายทาง

4.3 เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบอันมีสาเหตุ จากการหีบห่อไม่พอดี ข้อยกเว้นนี้พิจารณาจากการเตรียมหรือการหีบห่อ วัตถุที่เอาประกันภัยหากทำไว้ไม่ดีพอ เช่น ใช้วัสดุห่อหุ้มไม่เหมาะสม เป็นต้น ก็จะไม่คุ้มครอง แต่ถ้าในกรณีส่งสินค้าที่ขนส่งโดยต้องบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ หรือยกตู้ คือการบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ที่กระทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยที่ได้ดำเนินการก่อนที่การประกันภัยจะเริ่มให้ความคุ้มครองซึ่งมีการดำเนินการไว้ไม่พอดี เช่นมิได้รัดตรึงสินค้า ภายในตู้มิให้เกิดการกระแทกกันเองในระหว่างการขนส่ง เป็นต้น

4.4 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบอันมีสาเหตุมาจากการเสื่อมสภาพในตัวเองหรือสภาพแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เช่นกรณีที่พักผลไม้หรือสินค้าอื่น ๆ ที่เน่าเสียได้เอง เกิดการเน่าเสียเองตามอายุ เป็นต้น

4.5 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบอันมีสาเหตุใกล้ชิด จากความล่าช้าเป็นข้อยกเว้นเดียวกับที่บัญญัติไว้ใน Marine Insurance Act 1906 มาตรา 55(2) (b) ซึ่งบัญญัติไว้ว่า ไม่ว่าจะ Loss หรือ Damage หรือ Expense ที่เกิดจาก Delay ICC (A), (B) และ (C) จะไม่คุ้มครองแม้ว่าสิ่งเหล่านี้จะเกิดจากภัยที่ได้รับความคุ้มครอง เช่น เรือเกยตื้น จึงเกิดความล่าช้าในการขนส่งและความล่าช้าทำให้สินค้าเสียหาย เป็นต้น

4.6 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบจากการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือไม่อาจชำระหนี้ได้ ของเจ้าของเรือ หรือผู้จัดการเรือ ซึ่งมีเจ้าของเรือ แต่เป็นผู้ที่มีอาชีพรับบริหารกิจการเรือให้เจ้าของเรือ หรือเป็นผู้ดำเนินการของเรือ หรือผู้เช่าเรือ บุคคลเหล่านี้เป็นผู้ที่อยู่ในฝ่ายของเรือหรือผู้ขนส่ง

4.7 ข้อยกเว้นความเสียหายที่เกิดจากจงใจทำลายหรือทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยเสียหายเป็นข้อยกเว้นที่ไม่มีอยู่ใน ICC (A) คงมีอยู่ใน (B) และ (C) เท่านั้นจะต้องเป็นการทำลายหรือทำให้เสียหาย โดยไม่มีสิทธิจะทำให้ได้อันเป็นการละเมิด ดังนั้นจึงไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากการโยนทิ้งทะเล หรือจากการเสียดลอันเป็นความเสียหายทั่วไป ซึ่งจะได้รับความคุ้มครองอันหนึ่งความเสียหายที่เป็นข้อยกเว้นตามข้อ 4.7 นี้ผู้เอาประกันภัยอาจซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมได้ตาม ข้อกำหนดความเสียหายอันเกิดจากการประสงคร้าย

4.8 ข้อยกเว้นอันเกิดจาก การใช้อาวุธนิวเคลียร์ ใน ICC(A) จะเป็นข้อยกเว้นข้อ 4.7 แต่ ICC (B) และ (C) จะเป็นข้อยกเว้นข้อ 4.8 ซึ่งความเสียหายอันเกิดจากการใช้อาวุธนิวเคลียร์

หรือปรมาณู หรือที่มีกัมมันตรังสี จะมีความรุนแรงถึงขนาดเป็นมหันตภัย ดังนั้น Institute cargo ต่าง ๆ ซึ่งรวมถึง Institute war clause (Cargo)

ข้อ 5 เป็นข้อกำหนดยกเว้นความไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและความไม่เหมาะสม (Unseaworthiness and unfitness exclusions) เป็นข้อยกเว้นที่มีความผ่อนปรน และเป็นคุณแก่ผู้เอาประกันภัยมากกว่าที่บัญญัติไว้ใน Marine Insurance Act 1906 คือ

5.1 การประกันภัยนี้จะไม่ให้ความคุ้มครอง ความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่าย อันเกิดจากความไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือหรือยาน ความไม่เหมาะสมของเรือ ยานพาหนะ ผู้คอนเทนเนอร์หรือตู้ยกที่จะใช้ขนส่งวัตถุที่เอาประกันภัยได้อย่างปลอดภัย หากว่า ผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยได้ทราบถึงความไม่สามารถเดินทะเลได้อย่าง ปลอดภัย

5.2 ผู้รับประกันภัยสละประโยชน์จากการกระทำผิดคำรับรองโดยปริยายใด ๆ ใน ความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือและความเหมาะสมของเรือที่ขนส่งวัตถุที่เอา ประกันภัยไว้ไปยังจุดหมายปลายทางเว้นแต่ผู้เอาประกันภัยหรือลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย ได้ทราบถึงความไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือความไม่เหมาะสม ในมาตรา 34 (3) Marine Insurance Act 1906 ได้บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยที่จะสละประโยชน์จากการที่ผู้เอา ประกันภัยกระทำผิดคำรับรอง ถ้อยคำในตอนนั้นของ 5.2 นี้ถือว่าสละประโยชน์ไว้ล่วงหน้า สำหรับการผิดคำรับรองของผู้เอาประกันภัยในเรื่อง Unseaworthiness และ Unfitness ของเรือ

ข้อ 6 เป็นข้อกำหนดยกเว้นภัยสงคราม (War exclusions clause)

6.1 ข้อยกเว้นที่กล่าวถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่จัดอยู่ในกลุ่มภัยสงครามซึ่งแต่ละคำที่ ปรากฏในข้อยกเว้นนี้มีความหมายที่แตกต่างกัน คำว่า สงคราม (War) คือการสู้รบกันของศัตรูโดย คำสั่งทหารเข้ามาโจมตีกัน ไม่ว่าจะมีการประกาศสงครามหรือระงับความสัมพันธ์ทางการทูตก่อน หรือไม่ก็ตาม

6.2 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยในความเสียหาย ความสูญเสียและ ค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุมาจาก การจับกุม การยึด การกัก การหน่วงเหนี่ยว หรือยึดครองยังไม่คุ้มครอง ความเสียหาย ความสูญเสียที่ตามมาของการกระทำเหล่านี้

6.3 เป็นข้อยกเว้นความเสียหาย ความสูญเสียและค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุมาจาก ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ลูกระเบิดหรืออาวุธสงครามอื่นที่ถูกทิ้งไว้ ซึ่งผู้เอากประกันภัยสามารถขอความ คุ้มครองข้อยกเว้นจากอาวุธสงครามเหล่านี้ได้ตาม Institute war clause (Cargo)

ข้อ 7 เป็นข้อกำหนดข้อยกเว้นภัยการนัดหยุดงาน (Strikes exclusions clause)

7.1 เป็นข้อยกเว้นที่เกิดจากมนุษย์ อันได้แก่ คนงานที่นัดหยุดงาน คนงานที่ถูกปิดงาน งดจ้าง หรือบุคคลที่มีส่วนร่วมในความไม่สงบทางแรงงาน การจลาจล หรือการที่พลเรือนถูกฮือต่อต้าน

7.2 เป็นข้อยกเว้นเกิดมาจากการนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง ความไม่สงบทางแรงงาน การจลาจลหรือการที่พลเรือนถูกฮือขึ้นต่อต้าน ซึ่งแต่ละความหมายแตกต่างกัน คือ การนัดหยุดงานเป็นเหตุการณ์ที่ถูกจ้างหรือบรรดาคนงานได้ร่วมกันหยุดงานเมื่อมีข้อพิพาทด้านแรงงานที่ไม่สามารถตกลงกับฝ่ายนายจ้างได้ การปิดงานงดจ้าง ที่นายจ้างเป็นฝ่ายปิดงานงดจ้าง เมื่อมีข้อพิพาททางแรงงานกับลูกจ้างหรือคนงาน ส่วนคำว่า “จลาจล” มีบุคคลที่ไม่น้อยกว่า 3 คน ขึ้นไป มีวัตถุประสงค์ที่ร่วมกันเท่านั้น การใช้กำลังและความรุนแรงนั้นมีได้เพียงแต่กระทำเพื่อหรือเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ร่วมกันเท่านั้นแต่ยังแสดงออกอาการ เช่น ให้อุบัติเหตุหวาดกลัวในความเดือดดาล และ หัวฮาญอพอสมควร

7.3 เป็นข้อยกเว้นมีสาเหตุมาจากผู้ก่อการร้าย (Terrorist) หรือบุคคลใดก็ตามที่กระทำการจากมูลเหตุชกุงใจทางการเมืองซึ่งยังไม่มีนิยามที่ชัดเจนในการประกันภัยทางทะเล และเน้นคำกว้าง ๆ ในความหมายของบุคคลที่ก่อความเสียหายซึ่งหากจะยกตัวอย่างในปัจจุบัน เช่น เหตุการณ์กลุ่มผู้ก่อการร้ายจีเครื่องบินพุ่งชนตึกเวิลด์เทรด เซนเตอร์ ในประเทศสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 เป็นต้น

ข้อยกเว้นตามความรับผิดชอบตามข้อ 5, 6, 7 ของ ICC(A) ICC(B) และ ICC(C) จะเหมือนกัน แต่ข้อยกเว้นทั่วไปตามข้อ 4 (General exclusions clause) ใน ICC(A) จะไม่มีข้อยกเว้นความรับผิดชอบที่เกิดจากการจงใจทำให้เสียหายหรือการจงใจทำลายวัตถุที่เอาประกันภัยหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของวัตถุที่เอาประกันภัยโดยการกระทำละเมิดของบุคคลใด ๆ หรือบุคคลหลาย ๆ คน ในขณะที่ ICC(B) และ ICC(C) มีข้อยกเว้นนี้อยู่ในข้อ 4.7 และข้อยกเว้นเรื่องโจรสลัด ในข้อ 6.2 ของ ICC(A) ICC(B) และ ICC(C) ดังนั้น เพื่อความสะดวกในการทำความเข้าใจถึงความเหมือนกันและต่างกันในเรื่องข้อยกเว้นระหว่าง ICC(A) ICC(B) และ ICC(C) มีตารางเปรียบเทียบดังนี้

ตารางที่ 4 ข้อยกเว้นความคุ้มครอง ICC(A) ICC(B) และ ICC(C)

ข้อยกเว้นของ ICC(B) และ ICC(C)	ICC(A)
ข้อ 4.1	ใช้ร่วมกัน
ข้อ 4.7	ไม่มี
ข้อ 4.8	คือข้อ 4.7 ของ ICC(A)
ข้อ 5.1-5.2	ใช้ร่วมกัน
ข้อ 6.1-6.3	ใช้ร่วมกัน แต่ 6.2 หากเกิดจากการกระทำอันเป็นโจรสลัด เฉพาะ ICC(A) จะให้ความคุ้มครอง
ข้อ 7.1-7.3	ใช้ร่วมกัน

ที่มา: ประมวล จันทรชิวะ (2561)

1.5 การเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทน

ผู้มีสิทธิเรียกร้อยค่าสินไหมในการประกันภัยทางทะเลมีหลักสำคัญประการหนึ่งว่า ผู้เอาประกันภัยที่จะมีสิทธิเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนได้นั้นจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดวินาศภัย โดยส่วนของกฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา 6 (1) Marine Insurance Act 1906 ซึ่งบัญญัติว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดความสูญเสีย และในส่วนของสัญญาประกันภัยทางทะเลมีการกำหนดหลักการนี้ไว้ในข้อกำหนด Institute Cargo Clause

1.6 ประเภทของความเสียหายและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยผู้รับประกันภัย จำเป็นที่จะต้องทราบถึงลักษณะของความเสียหาย เนื่องจากการชดใช้ค่าเสียหายของผู้รับประกันภัยจะมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะของความเสียหายซึ่งหากจะแบ่งตามลักษณะของความเสียหายทางกายภาพ (Physical damage) ก็อาจแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะคือ ความเสียหายบางส่วน (Partial loss) กับความเสียหายสิ้นเชิง (Total loss) ดังนี้

1. ความเสียหายบางส่วน (Partial loss) คือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยซึ่งไม่ถึงขนาดที่ทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเสียหายทั้งหมดหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง

2. ความเสียหายสิ้นเชิง (Total loss) คือความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual total loss) และความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (Constructive total loss)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

มัธยะ ชุมมิตร (2563) ได้ศึกษาความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษาบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด จากการประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันนี้ ผู้ประกอบการที่อยู่ในตลาด การให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกอันเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ เช่นกรณีของบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นสายการบินเรือชั้นนำของโลกได้เข้าสู่กระบวนการล้มละลายอันเนื่องมาจากผลประกอบการที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาหนึ่ง ข้อเท็จจริงในกรณีศึกษานี้ได้แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงในประการต่าง ๆ ในทางการค้าระหว่างประเทศที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตที่จะเรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายตรงข้ามต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่ตนได้รับระหว่างผู้ประกอบการภาคเอกชนทั้งในส่วนของสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ สัญญารับขนของทางทะเล

จากการศึกษางานวิจัยพบว่า ความเสี่ยงในการแบกรับจากความเสียหายอย่างไร ๆ ระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออก เป็นกรณีที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มที่มีจุด โอนความเสี่ยงภายในประเทศต้นทาง (Departure terms) อันได้แก่ EXW, FCA, CPT, CIP และ FAS บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้ซื้อ คือ ผู้ซื้อจะไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความสูญหายเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งจากผู้ขายได้ ผู้ซื้อจะต้องไปเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งในฐานะที่ตนเป็นผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น ความเสี่ยงจากการที่ไม่สามารถได้รับการเยียวยาหรือการชดใช้ค่าเสียหายจากผู้ขนส่งที่เข้าสู่กระบวนการล้มละลาย คือ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมกรรมประกันภัยไม่อยู่ในฐานะที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย บุคคลเหล่านี้ก็จะต้องหันมาเรียกร้องให้ตนเองได้รับการเยียวยาหรือได้รับชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ จากผู้ขนส่ง แต่ในเมื่อผู้ขนส่งก็มีได้อยู่ในสถานะที่จะครอบครองทรัพย์สิน หรือดำเนินกิจการของตนได้ตามปกติอีกต่อไป ด้วยเหตุที่ตนกำลังเข้าสู่กระบวนการตามกฎหมายล้มละลาย

สรารุช พุฒนวล (2561) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการ หรือผู้ใช้บริการ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อตัดสินใจเลือกใช้บริการ ได้แก่ การบริการ อัตราค่าบริการ ช่องทางการจัดจำหน่าย การส่งเสริมการตลาด พนักงาน กระบวนการให้บริการ สิ่งแวดล้อม

ทางกายภาพ ผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการจำแนกตามลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการ ศึกษาแนวทางในการแก้ไขและปรับปรุงต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการจากการศึกษางานวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์เชิงลึก และแบบสอบถาม สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติทดสอบที่ใช้ คือ การทดสอบค่าที และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว ผลการศึกษาพบว่า ลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง ส่วนใหญ่จำหน่ายสินค้า ผลิตภัณฑ์ทั่วไป มีขนาดและรายได้ของธุรกิจเป็นขนาดใหญ่ ใช้บริการขนส่งสินค้าทางน้ำท่าเรือหรือเช่าคลังสินค้าโดยตรง ส่งสินค้าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น และส่งสินค้าไปยังประเทศเมียนมาร์ มีปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ มีระดับความสำคัญในการพิจารณาของผู้ใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง เกี่ยวกับปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดของท่าเรือระนองโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มีความสำคัญในการพิจารณาอยู่ในระดับมาก ทุกด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล พนักงานรองลงมาด้านกระบวนการให้บริการ ด้านสถานที่ ช่องทางการจัดจำหน่าย ด้านบริการ ด้านสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ด้านอัตราค่าบริการ และด้านการส่งเสริมการตลาด มีผลการเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการจำแนกตามลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการ โดยมีภาพรวมแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ประเภทธุรกิจขนาดและรายได้ของธุรกิจ สถานที่ตั้งของกิจการ ประเภทสินค้าที่ส่งพบว่า ผู้ประกอบการหรือผู้ใช้บริการมีความเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการ โดยภาพรวมแตกต่างกันทุกด้าน

สรพงษ์ ชวรางพงษ์ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่องการสำรวจเส้นทางทางขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยที่มีผลต่อการเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพ ใช้การเก็บข้อมูลจากเอกสารแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือในการวิจัย ผลการวิจัยพบว่า บริเวณเขตท่าเรือกรุงเทพมีความยาวร่องน้ำจากหุบไฟปากร่องถึงท่าเรือกรุงเทพ ระยะทาง 46 กิโลเมตร มีความกว้าง 150 เมตร ในทางตรง และ 250 เมตร ในทางโค้ง งบประมาณลึกไว้ที่ 8.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง เรือที่ผ่านเข้าออกร่องน้ำมีความยาวตลอดลำไม่เกิน 172 เมตร และกินน้ำลึกไม่เกิน 8.2 เมตร มีสัญลักษณ์และเครื่องหมายเดินเรือเพื่อช่วยให้การเดินเรือในร่องน้ำเป็นไปด้วยความปลอดภัยประชากร การปรับปรุง ปัจจัยด้านเส้นทางเดินเรือ ได้แก่ การจราจรที่คับคั่ง อุปกรณ์การสื่อสารไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ ปัจจัยด้านท่าเรือได้แก่ เรื่องประสิทธิภาพของเรือทัก เรือรับเชือก และปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ เรื่องความเหนื่อยล้าจากการทำงานในครั้งก่อน และการสื่อสารกับนายเรือ

จากการศึกษาจากงานวิจัยพบว่า ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางรถขนส่งสินค้าทางทะเลในเขตท่าเรือกรุงเทพ มีปัญหา อุปสรรครวมถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเดินเรือ ซึ่งไม่ว่าจะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเลในร่องน้ำใด ทุกอย่างล้วนมีความเสี่ยงที่อาจขึ้นต่อสินค้าได้เสมอ จึงต้องการปรับปรุงทั้งเรื่องอุปกรณ์สื่อสาร บุคคล ท่าเรือ หรือแม้แต่กฎหมายของแต่ละประเทศ ทุกอย่างต้องมีความปลอดภัย และทำตามกฎระเบียบที่วางไว้เพื่อให้เกิดความเสี่ยงหายต่อสินค้าน้อยที่สุด



บทที่ 3

วิธีดำเนินงานวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่องความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) โดยใช้วิจัยเชิงสำรวจ (Survey research method) และวิธีเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางในการดำเนินการวิจัยดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา
2. ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
4. การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัย
5. การเก็บรวบรวมข้อมูล
6. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล
7. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาค้างนี้ คือ พนักงานบริษัทในการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ซึ่งมีจำนวน 340 คน (ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ บริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ) โดยแบ่งออกได้ดังนี้

ตารางที่ 5 ประชากรพนักงานบริษัทในการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ

พนักงานบริษัทในการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ	จำนวน
พนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่ 1	120
พนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่ 2	120
พนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่ 3	100
รวม	340

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ โดยใช้ความน่าจะเป็น (Probability sampling) เลือกตัวอย่าง โดยวิธีการสุ่มแบบง่าย (Sample random sampling) การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ใช้สูตรของทาโรยามาเน่ (Yamane, 1973 อ้างถึงใน อภิญญา อิงอาจ, 2557) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ความคลาดเคลื่อนไม่เกิน 5% ดังนี้

$$\text{สูตร } n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

เมื่อ n คือ จำนวนหรือขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
 N คือ จำนวนหน่วยทั้งหมดหรือขนาดของประชากรทั้งหมด
 e คือ ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ กำหนดไว้ที่ร้อยละ 5 หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจากการสุ่มตัวอย่างกำหนดค่าไว้ที่ 0.05
 แทนค่าสูตรการหาขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

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

$$n = \frac{340}{1 + 340 \times (0.05)^2}$$

$$n = 183.78 \approx 184 \text{ คน}$$

การศึกษานี้ประชากรกลุ่มเป้าหมายที่เป็นพนักงานบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 340 คน ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 184 คน

ตารางที่ 6 ประชากรกลุ่มเป้าหมายพนักงานบริษัทขนส่งสินค้า

พนักงานบริษัท	จำนวนประชากรจริง	การคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง
พนักงานบริษัทที่ 1	120	120X184/340	65
พนักงานบริษัทที่ 2	120	120X184/340	65
พนักงานบริษัทที่ 3	100	100X184/340	54
รวม	340		184

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาของแบบสอบถาม แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก ความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้าต่อเดือน ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ และประเภทของผู้ใช้บริการ

2. ความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมากจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งประกอบไปด้วย 5 ด้าน ดังนี้

2.1 ความเสี่ยงด้านการขนส่ง คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขนส่ง หรือความผิดพลาดระหว่างการขนส่งที่เกิดจากขั้นตอนในการลำเลียงสินค้า และการเลือกผู้รับขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพ

2.2 ความเสี่ยงด้านการบรรจุสินค้า คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น รถโฟล์คลิฟท์ รถเครน หรือสินค้าที่ถูกโหลดขึ้นรถบรรทุกหรือบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ และบรรจุหีบห่อสินค้า หรือแพคเกจจิ้ง ซึ่งเมื่อมีการวางแผนสินค้าเหล่านี้จะถูกขนส่งโดยทางเรือ จึงต้องมีการวางแผนด้วยว่าจะบรรจุหีบห่อสินค้าอย่างไร ด้วยวัสดุอะไร และหากมีการพิกสินค้ายัง โกงดัง หรือตู้คอนเทนเนอร์ต่าง ๆ ด้วยแล้ว สถานที่เหล่านั้นมีสภาพชื้นและหรือไม่

2.3 ความเสี่ยงด้านพนักงาน คือ ความเสี่ยงต่อความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน เช่น พนักงานไม่มีทักษะ ขาดความรู้ ขาดประสิทธิภาพ ขาดความเชี่ยวชาญในการทำงาน และไม่ปฏิบัติตามโครงสร้างขององค์กร

2.4 ความเสี่ยงด้านประกันภัยทางทะเล คือ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ส่งออกได้ทำสัญญาประกันภัยสินค้าเพื่อการขนส่งทางทะเลแล้ว แต่ไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้ส่งออกได้เลือกซื้อจากบริษัทผู้รับประกันภัยนั้นมีขอบเขตความคุ้มครองที่ไม่ครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับความเสียหาย เช่น ในกรณีของการซื้อกรมธรรม์ประกันภัยในเงื่อนไข ICC (C) ซึ่งไม่ครอบคลุมความเสี่ยงจากการที่น้ำทะเลซัดขึ้นมาโดนสินค้าทำให้สินค้าตกทะเล หรือไม่ครอบคลุมถึงกรณีที่น้ำทะเลไหลเข้าไปในระวางเรือจนเป็นเหตุทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย หรือกรณีของการซื้อกรมธรรม์ประกันภัยในบางเวอร์ชันที่มีข้อกำหนดในหมวดข้อยกเว้นความคุ้มครอง (Exclusion clauses) ที่กำหนดหลักเกณฑ์ไว้อย่างกำกวมไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ เช่น กรณีของกรมธรรม์ประกันภัย ICC 1/1/82 ที่กำหนดว่าถ้าหากว่าบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง (ซึ่งได้แก่เจ้าของเรือ ผู้จัดการผู้ชาร์เตอร์เรือหรือผู้ดำเนินการของเรือ) มีสถานะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัว (Insolvency)

หรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ (Financial default) แล้วสถานะเหล่านั้นส่งผลให้มีความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ด้วยเงื่อนไขข้างต้นบริษัทผู้รับประกันภัยอาจปฏิเสธการชดเชย ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยได้โดยไม่ต้องคำนึงเลยว่าผู้เอาประกันภัยได้รู้เห็นหรือ คาดหมายถึงปัญหาทางการเงินของผู้ขนส่งหรือไม่ ดังนั้น หากเกิดความเสียหายต่อสินค้าจากสาเหตุ ที่ไม่อยู่ในความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยแล้วอาจทำให้ผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้า ขาดทุน หรือเกิดมูลค่าความเสียหายมหาศาลได้

2.5 ความเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติ คือ ปัจจัยทางธรรมชาติที่ส่งผลให้เกิดปัญหา ทางกายภาพหรือภัยพิบัติต่าง ๆ ทั้งในประเทศไทยและภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก อาทิ แผ่นดินไหว สึนามิ อุทกภัย ตลอดจนภัยพิบัติอื่น ๆ หรือที่เกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ อาจ เกิดจากภาวะผิดปกติของคลื่นลมในทะเลตามธรรมชาติ หรืออุบัติเหตุจากการสัญจรทางทะเล เช่น ภัยจากพายุ มรสุม เรือจม เรือชนกัน เรือเกยตื้น หรือเรือชนหินโสโครก

3. ข้อเสนอแนะ จากผู้ตอบแบบสอบถาม

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็น แบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยอาศัยข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษา วิเคราะห์ สังเคราะห์ ทฤษฎี งานวิจัย และสาระ สำคัญที่เกี่ยวกับความเสี่ยงในการส่งสินค้าระหว่างประเทศ มาประกอบการสร้าง แบบสอบถามและกำหนดเป็นข้อคำถาม ลักษณะของแบบสอบถามมีแบบเลือกคำตอบ แบบมาตรา ส่วนประเมินค่า แสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ฉบับ โดยแบบสอบถามนี้แบ่งรายละเอียด ออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม มีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) ประกอบด้วย 8 คำถาม ดังนี้

1. เพศ
2. อายุ
3. ระดับการศึกษา
4. ตำแหน่งงาน
5. ระยะเวลาในการทำงาน
6. ความถี่ในการขนส่งสินค้า
7. ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ
8. ประเภทของผู้ใช้บริการ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบ มาจากการส่งสินค้าทางทะเล เป็นคำถามเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสี่ยงการค้าระหว่าง ประเทศในการส่งสินค้าทางทะเล โดยผู้วิจัยได้กำหนดระดับมาตราส่วนของคำตอบที่เป็น ความคิดเห็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ให้เป็นค่าน้ำหนักตัวเลข เพื่อประโยชน์ต่อการนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยประยุกต์การวัดคะแนนตามแบบ มาตรฐานวัดของลิเคิร์ต (Likert's rating scale) จำนวน 20 ข้อ โดยแบ่งออกเป็นทั้งหมด 5 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการขนส่ง จำนวน 4 ข้อ
2. ด้านบรรจุสินค้า จำนวน 4 ข้อ
3. ด้านพนักงาน จำนวน 4 ข้อ
4. ด้านประกันภัย จำนวน 5 ข้อ
5. ด้านภัยธรรมชาติ จำนวน 3 ข้อ

โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน 5 ระดับ ดังนี้

ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าที่น้อยที่สุด	1 คะแนน
ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าที่น้อย	2 คะแนน
ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าปานกลาง	3 คะแนน
ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้ามาก	4 คะแนน
ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้ามากที่สุด	5 คะแนน

เกณฑ์ในการแปลความหมายผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล โดย ใช้แบบสอบถามมีความหมายดังนี้

คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.50 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าที่น้อยที่สุด
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 1.51-2.50 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าที่น้อย
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 2.51-3.50 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าปานกลาง
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 3.51-4.50 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้ามาก
คะแนนเฉลี่ยระหว่าง 4.51-5.00 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้ามากที่สุด

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือวิจัย

เครื่องมือเชิงปริมาณที่ใช้ในการเก็บข้อมูลนั้นเป็นแบบสอบถาม ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการ ทดสอบคุณภาพของเครื่องมือการวิจัยตามขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้า นิยาม แนวความคิด ทฤษฎี หลักการจากหนังสือ ตำรา เอกสาร และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถามจากหนังสือ ตำรา เอกสาร งานวิจัย ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. สร้างแบบสอบถามโดยที่ได้พัฒนาขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมและวิจัยที่เกี่ยวข้อง กำหนดเป็นคำถาม เพื่อสะดวกในการวิเคราะห์ข้อมูล
4. นำแบบสอบถามที่เขียนข้อคำถามเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงาน เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถามและปรับแก้
5. นำแบบสอบถามที่แก้ไขส่งให้ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการสร้างเครื่องมือวิจัย เพื่อตรวจสอบความถูกต้องด้าน โครงสร้างและเนื้อหา พร้อมทั้งพิจารณาความถูกต้องชัดเจนของภาษาที่ใช้ จำนวน 3 ท่าน ได้แก่
 - 5.1 อาจารย์พัฒนกร ทองหลิม ตำแหน่ง ประธานสาขาวิชาการค้าระหว่างประเทศ และการจัดการ โลจิสติกส์ คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
 - 5.2 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สรารุช ลักษณะโต ตำแหน่ง รองคณบดีฝ่ายองค์กรสัมพันธ์และพัฒนานิสิต และอาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรมพาณิชยนาวิ คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
 - 5.3 ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา ตำแหน่ง ประธานสาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์ คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

จากผลการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่าน นำมาคำนวณหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ดังนี้ (อภิญา อิงอาจ, 2557)

$$\text{สูตรการคำนวณค่า IOC} = \frac{ER}{N}$$

เมื่อ	IOC	คือ	ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์
	ER	คือ	ผลรวมของความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ
	N	คือ	จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

ถ้าผู้เชี่ยวชาญ แน่ใจว่าข้อคำถามนั้นมีเหมาะสม ให้คะแนนเท่ากับ +1

ถ้าผู้เชี่ยวชาญ ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามนั้นมีเหมาะสม ให้คะแนนเท่ากับ 0

ถ้าผู้เชี่ยวชาญ แน่ใจว่าข้อคำถามนั้นไม่มีเหมาะสม ให้คะแนนเท่ากับ -1

ค่าดัชนีความสอดคล้องของเนื้อหาในข้อคำถามกับค่านิยาม ที่มีค่า 0.50 ขึ้นไป แสดงว่าข้อคำถามนั้นมีความเหมาะสม โดยค่าดัชนีความสอดคล้องของเนื้อหาในข้อคำถามกับค่านิยามของแบบสอบถามนี้มีค่าระหว่าง 1.00

6. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นมาปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาวิจัย แล้วนำไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มประชากรที่มีความใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรที่จะศึกษา จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) ด้วยการหาความสอดคล้องภายในค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีของ Cronbach ซึ่งแบบสอบถามมีค่ามากกว่า 0.879 ถือว่าแบบสอบถามเชื่อถือได้

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงพรรณนาโดยการเก็บข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายจำนวน 340 คน ของพนักงานบริษัทนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งเพศชาย และเพศหญิง โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลด้วยตนเองโดยใช้ (Google form) และผู้วิจัยเก็บรวบรวมแบบสอบถามไปตรวจสอบความถูกต้องและนำไปวิเคราะห์ข้อมูลขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. จัดเตรียมแบบสอบถามจำนวน 340 ชุด
2. นำแบบสอบถาม (Google form) ส่งให้กับพนักงานบริษัทนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศทั้ง 3 บริษัท พร้อมแจ้งขอความร่วมมือเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และแจ้งกำหนดการส่งคืนแบบสอบถาม ระยะเวลา 30 วัน
3. นำแบบสอบถามที่รวบรวมได้มาพิจารณาความสมบูรณ์ของการตอบแบบสอบถาม เพื่อหาการวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางสถิติต่อไป

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมาทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์และประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้า ทั้งหมด 5 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการขนส่ง
2. ด้านบรรจุสินค้า
3. ด้านพนักงาน
4. ด้านประกันภัย
5. ด้านภัยธรรมชาติ

สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติข้อมูลมีดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive analysis)

1.1. ค่าสถิติร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และการแจกแจงความถี่ (Frequency distribution) ใช้เพื่อแปลความหมายข้อมูลส่วนตัวของพนักงานบริษัทในการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ

1.2. ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) เพื่อใช้แปลความหมายของระดับความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล (อภิญา อิงอาจ, 2557)

2. การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential analysis) ในการทดสอบสมมุติฐานโดยใช้

2.1 การทดสอบค่าทีแบบอิสระ (Independence sample t-Test) ใช้ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง คือ เพศ

2.2 วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of variance: ANOVA) เพื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างตั้งแต่ 3 กลุ่มขึ้นไป ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงาน ความถี่ในการใช้บริการ ลักษณะในการใช้บริการ ประเภทของผู้ใช้บริการ

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัย เรื่อง ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาความเสียหายของการขนส่งสินค้าทางทะเล และหาแนวทางแก้ไขและการพัฒนากระบวนการในการขนส่งสินค้าทางทะเล ของพนักงานบริษัทในการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ โดยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล
2. ผลการวิเคราะห์ด้านความเสี่ยงจากการส่งสินค้า
3. การทดสอบสมมติฐาน

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิจัย

n	แทน ขนาดตัวอย่างของพนักงานพนักงานบริษัทขนส่งสินค้า
\bar{X}	แทน ค่าเฉลี่ย
SD	แทน ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน ค่าสถิติทดสอบใน t-distribution
sig	แทน นัยสำคัญทางสถิติจากการทดสอบระดับ .05

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 184 คน จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงาน ความถี่ในการขนส่งสินค้า ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ ประเภทของผู้ใช้บริการ แสดงในตารางที่ 7 ดังนี้

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง

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

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	ความถี่	ร้อยละ
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
ลักษณะการให้บริการสายเรือ		
สายเรือไทย	25	13.60
สายเรือต่างชาติ	44	23.90
สายเรือไทยและสายเรือต่างชาติ	115	62.50
รวม	184	100
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 7 พบว่ามีพนักงานบริษัทขนส่งสินค้าจำนวนทั้งสิ้น 184 คน ส่วนใหญ่คิดเป็นเพศชาย จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 51.10 และเป็นเพศหญิงจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 48.90

พนักงานอายุ 20-30 ปี จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 43.50 อายุ 31-40 ปี จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 53.80 อายุ 41-50 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.70

พนักงานส่วนใหญ่ระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 81.00 ปริญญาโทจำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 10.90 และอนุปริญญาจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 8.20

พนักงานส่วนใหญ่ตำแหน่งงานระดับปฏิบัติการ จำนวน 116 คน คิดเป็นร้อยละ 63.00 ระดับผู้บริการ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 4.30 ระดับหัวหน้าฝ่าย จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 26.60 และระดับผู้จัดการ จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 6.00

ระยะเวลาในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับนำเข้า - ส่งออก ส่วนใหญ่ 2-4 ปี จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 64.70 รองลงมาคือ 5-10 ปี จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 28.80 ต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.80 และ 10 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.70

ความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ 1-50 ครั้ง/เดือน จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 70.10 รองลงมา 51-100 ครั้ง/เดือน จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 27.20 101-150 ครั้ง/เดือน จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.60 และมากกว่า 150 ครั้ง/เดือน จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 1.10

การใช้บริการสายเรือส่วนใหญ่จะเป็นสายเรือไทยและสายเรือต่างชาติ จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 62.50 สายเรือต่างชาติ จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 23.90 และสายเรือไทย จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 13.60

และประเภทของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้ส่งออก จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 38.00 รองลงมาผู้รับสินค้า จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 30.40 ผู้นำเข้า จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 25.50 ตัวแทนขาย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.80 และผู้ผลิต จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.20

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ด้านความเสี่ยงจากการส่งสินค้า

ตารางที่ 8 ค่าคะแนนเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ในภาพรวม

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 8 พบว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้าของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ โดยรวมทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.62$, $SD = .819$) โดยเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ด้านภยธรรมชาติ ($\bar{X} = 3.81$, $SD = .698$) ด้านพนักงาน ($\bar{X} = 3.76$, $SD = 0.746$) ด้านการขนส่ง ($\bar{X} = 3.55$, $SD = .898$) ด้านการบรรจุสินค้า ($\bar{X} = 3.55$, $SD = .881$) และด้านประกันภัยทางทะเล ($\bar{X} = .345$, $SD = .875$)

ตารางที่ 9 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง

ด้านการขนส่ง	\bar{X}	SD	แปลความหมาย	ลำดับ
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้านี้ระดับใด	3.57	.872	มาก	2
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	3.43	.800	ปานกลาง	3
3. ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	3.42	.983	ปานกลาง	4
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น กับสินค้านี้ระดับใด	3.77	.938	มาก	1
รวม	3.54	0.898	มาก	

จากตารางที่ 9 พบว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้าของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ด้านการขนส่งมีความคิดเห็นในระดับมาก ($\bar{X} = 3.54$, $SD = .898$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มีค่าเฉลี่ยในระดับมาก และมีค่าเฉลี่ยในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ความเสี่ยงจากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ($\bar{X} = 3.77$, $SD = .938$) ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ($\bar{X} = 3.57$, $SD = .872$) ความเสี่ยงจากการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ($\bar{X} = 3.43$, $SD = .800$) และความเสี่ยงจากความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ($\bar{X} = 3.42$, $SD = .983$)

ตารางที่ 10 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า

ด้านการบรรจุสินค้า	\bar{X}	SD	แปลความหมาย	ลำดับ
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.61	.822	มาก	1
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.52	.899	มาก	3
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	3.48	.975	ปานกลาง	4
4. ผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.57	.827	มาก	2
รวม	3.54	0.880	มาก	

จากตารางที่ 10 พบว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้าของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ด้านการบรรจุสินค้ามีความคิดเห็นในระดับมาก ($\bar{X} = 3.54$, $SD = .880$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มีค่าเฉลี่ยในระดับมาก และมีค่าเฉลี่ยในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ($\bar{X} = 3.61$, $SD = .822$) ความเสี่ยงจากผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัท ($\bar{X} = 3.57$, $SD = .827$) ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ ($\bar{X} = 3.52$, $SD = .899$) และความเสี่ยงจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า ($\bar{X} = 3.48$, $SD = .975$)

ตารางที่ 11 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุ
สินค้า

ด้านพนักงาน	\bar{X}	SD	แปลความหมาย	ลำดับ
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	3.77	.697	มาก	3
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้า มีความเสี่ยงระดับใด	3.45	.985	ปานกลาง	4
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	3.95	.647	มาก	1
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	3.88	.653	มาก	2
รวม	3.76	.741	มาก	

จากตารางที่ 11 พบว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้าของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้านี้ระหว่างประเทศ ด้านพนักงานมีความคิดเห็นในระดับมาก ($\bar{X} = 3.76$, $SD = .741$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มีค่าเฉลี่ยในระดับมาก และมีค่าเฉลี่ยในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ความเสี่ยงจากการจ้างบริษัทผู้ขนส่งที่ไม่ได้มาตรฐาน ($\bar{X} = 3.95$, $SD = .647$) ความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ($\bar{X} = 3.88$, $SD = .653$) ความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ($\bar{X} = 3.77$, $SD = .697$) และความเสี่ยงจากพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ ความเชี่ยวชาญ ($\bar{X} = 3.45$, $SD = .985$)

ตารางที่ 12 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า
ด้านประกันภัยทางทะเล

ด้านประกันภัยทางทะเล	\bar{X}	SD	แปลความหมาย	ลำดับ
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.85	.652	มาก	1
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	3.32	.900	ปานกลาง	5
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.37	.972	ปานกลาง	2
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.33	.948	ปานกลาง	4
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.36	.901	ปานกลาง	3
รวม	3.44	0.876	ปานกลาง	

จากตารางที่ 12 พบว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้าของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ด้านพนักงานมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.44$, $SD = .867$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มีค่าเฉลี่ยในระดับมาก และมีค่าเฉลี่ยในระดับปานกลาง โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ความเสี่ยงจากหากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ($\bar{X} = 3.85$, $SD = .625$) ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัย ($\bar{X} = 3.37$, $SD = .972$) ความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ($\bar{X} = 3.36$, $SD = .901$) และความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ($\bar{X} = 3.33$, $SD = .948$)

ตารางที่ 13 ค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า
ด้านภยธรรมชาติ

ด้านภยธรรมชาติ	\bar{X}	SD	แปลความหมาย	ลำดับ
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	3.83	.646	มาก	2
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	3.73	.679	มาก	3
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อสินค้าระดับใด	3.88	.769	มาก	1
รวม	3.81	0.698	มาก	

จากตารางที่ 13 พบว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้าของพนักงานบริษัทนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ด้านพนักงานมีความคิดเห็นในระดับมาก ($\bar{X} = 3.81$, $SD = .698$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า มีค่าเฉลี่ยในระดับมาก โดยเรียงลำดับค่าเฉลี่ยจากมากไปน้อย ได้แก่ ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชน โขดหิน ($\bar{X} = 3.88$, $SD = .769$) ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ($\bar{X} = 3.83$, $SD = .646$) และความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล ($\bar{X} = 3.73$, $SD = .679$)

ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานครั้งนี้ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ จะใช้ค่าสถิติ t-Test กับกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่ม ได้แก่ เพศ ซึ่งแบ่งออกเป็นเพศชายและเพศหญิง

ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างมีมากกว่าสองกลุ่มขึ้นไปจะใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว One-Way Analysis of Variance: ANOVA) โดยกลุ่มตัวอย่างที่มากกว่าสองกลุ่มขึ้นไป ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน ระยะเวลาในการทำงาน ความถี่ในการใช้บริการ ลักษณะในการใช้บริการ และประเภทของผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 ดังนั้น ดังนั้น ผู้วิจัยจะปฏิเสธสมมติฐานหลัก และยอมรับสมมติฐานรอง ก็ต่อเมื่อค่า Sig มีค่าน้อยกว่า .05

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานไว้ตามที่ได้ระบุไว้ในบทที่ 1 ดังนี้
สมมติฐาน ปัจจัยส่วนบุคคลประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงาน
ระยะเวลาในการทำงาน ความถี่ในการขนส่งสินค้า ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ และประเภท
ของผู้ใช้บริการ ที่ทำให้เกิดความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบจากการส่งสินค้า
ทางทะเล

ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้าเมื่อจำแนกตาม เพศ

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	เพศชาย		เพศหญิง		t	sig.
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD		
1. ด้านการขนส่ง	3.50	.947	3.60	.846	1.008	.348
2. ด้านการบรรจุสินค้า	3.44	.951	3.66	.789	3.927	.130
3. ด้านพนักงาน	3.72	.774	3.81	.700	.893	.407
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	3.31	.879	3.59	.859	.846	.582
5. ด้านภัยธรรมชาติ	3.74	.753	3.88	.629	5.107	.194
รวม	3.54	.861	3.71	.765	2.356	.332

*sig < .05

จากตารางที่ 14 เมื่อเปรียบเทียบความเสี่ยงจากการส่งสินค้าในภาพรวม จำแนกตามเพศ พบว่า เพศต่างกัน ความเสี่ยงจากการส่งสินค้าในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นราย ด้านพบว่า ความเสี่ยงโดยรวมทั้ง 5 ด้าน ผลลัพธ์ที่ได้มีความใกล้เคียงกัน โดยความเสี่ยงด้านที่มีผล อันดับแรกคือ ด้านประกันภัยทางทะเล รองลงมาด้านพนักงาน ด้านการขนส่ง ด้านภัยธรรมชาติ และด้านการบรรจุสินค้า

ตารางที่ 15 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง
เมื่อจำแนกตาม เพศ

ด้านการขนส่ง	เพศชาย	เพศหญิง	t	sig.
	\bar{X}	\bar{X}		
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่า เกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.53	3.61	1.665	.199
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่ง สินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิด ขึ้นกับสินค้าระดับใด	3.34	3.53	.341	.560
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	3.39	3.46	.919	.339
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุ พลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิด ขึ้นกับสินค้าระดับใด	3.73	3.80	1.105	.295
รวม	3.50	3.60	1.008	.348

*sig < .05

จากตารางที่ 15 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ ไม่ว่าจะ
เป็นการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้าในขณะที่
ส่งสินค้า เรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ และการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกิดความเสี่ยงต่อ
สินค้า ผลที่ได้คือไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณารายละเอียดทุกข้อ พบว่า ความเสี่ยงจากการส่ง
สินค้าไม่ว่าเพศชาย หรือเพศหญิงก็ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า
ความเสี่ยงในด้านการขนส่งสินค้าไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า
เมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านการบรรจุสินค้า	เพศชาย	เพศหญิง	t	sig.
	\bar{X}	\bar{X}		
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.47	3.77	9.202	.003*
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.39	3.64	3.377	.068
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	3.38	3.59	1.998	.161
4. ผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.52	3.62	1.131	.289
รวม	3.44	3.60	3.927	.130

*sig < .05

จากตารางที่ 16 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ ไม่ว่าจะเป็นผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัท ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณารายละเอียดทุกข้อ พบว่า อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ มีผลต่อพฤติกรรมความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เพศชาย และเพศหญิง แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าหัวข้อที่ 1. มีความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเพศมากที่สุด

ตารางที่ 17 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
เมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านพนักงาน	เพศชาย	เพศหญิง	t	sig.
	\bar{X}	\bar{X}		
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	3.71	3.82	.811	.130
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้า มีความเสี่ยงระดับใด	3.38	3.52	.657	.369
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	3.91	3.99	1.926	.419
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	3.86	3.89	.178	.674
รวม	3.72	3.81	.893	.407

*sig < .05

จากตารางที่ 17 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ ไม่ว่าจะ เป็นพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ จ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญ ทำให้สินค้ามีความเสี่ยง และความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานไม่แตกต่างกัน และเมื่อ พิจารณารายละเอียดทุกข้อ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าไม่ว่าเพศชาย หรือเพศ หญิงก็ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงในด้านพนักงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ตารางที่ 18 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล เมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านประกันภัยทางทะเล	เพศชาย	เพศหญิง	t	sig.
	\bar{X}	\bar{X}		
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.78	3.92	3.465	.064
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	3.16	3.49	0.288	.592
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.17	3.58	0.394	.531
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.17	3.49	0.006	.939
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.28	3.46	0.075	.785
รวม	3.31	3.59	.846	.582

*sig < .05

จากตารางที่ 18 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ ไม่ว่าจะเป็น หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง หากท่านทำประกันภัยถูกแต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยง ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยง และหากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณารายละเอียดทุกข้อ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าไม่ว่าเพศชายหรือเพศหญิงก็ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงในด้านประกันภัยทางทะเลไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ตารางที่ 19 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ
เมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านภัยธรรมชาติ	เพศชาย	เพศหญิง	t	sig.
	\bar{X}	\bar{X}		
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	3.73	3.92	9.243	.003*
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	3.70	3.76	.337	.562
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อสินค้าระดับใด	3.80	3.96	5.740	.018*
รวม	3.74	3.88	5.107	.194

*sig < .05

จากตารางที่ 19 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ ไม่ว่าจะ เป็น อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยงต่อสินค้า สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหาย และคลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้า แตกต่างกัน แต่เมื่อจำแนกตาม เพศ และพิจารณา รายละเอียดทุกข้อ พบว่า อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยงต่อสินค้า สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหาย พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าไม่ว่าเพศชาย หรือ เพศหญิง แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าหัวข้อที่ 1 และหัวข้อที่ 3 มีความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่างเพศมากที่สุด

ลำดับต่อไปจะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาโดยการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้าที่ได้รับจากการตอบแบบสำรวจของกลุ่มตัวอย่างซึ่งจำแนกตามอายุ โดยเหตุผลที่ต้องมีการจำแนกตามอายุนั้นก็เนื่องจากว่าพนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่มีอายุแตกต่างกัน มีระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ผู้วิจัยจึงเปรียบเทียบวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย รายละเอียดเป็นไปดังต่อไปนี้

ตารางที่ 20 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เมื่อจำแนกตามอายุ

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	F	sig.
1. ด้านการขนส่ง	.321	.726
2. ด้านการบรรจุสินค้า	.038	.963
3. ด้านพนักงาน	.781	.459
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	.454	.636
5. ด้านภัยธรรมชาติ	2.258	.107
รวม	3.852	2.891

*sig < .05

จากตารางที่ 20 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ โดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ 1. ด้านการขนส่ง 2. ด้านการบรรจุสินค้า 3. ด้านพนักงาน 4. ด้านประกันภัยทางทะเล และ 5. ด้านภัยธรรมชาติ เมื่อพิจารณาตามช่วงอายุไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 5 ด้าน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 21 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง จำแนกตามเมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านการขนส่ง	F	sig.
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.665	.624
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	.608	.545
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	.377	.687
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	1.066	.347
รวม	.321	.726

*sig < .05

จากตารางที่ 21 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ

1. ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล
2. ความเสี่ยงจากการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า
3. ความเสี่ยงต่อความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า และ
4. ความเสี่ยงจากการที่เรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่งเมื่อจำแนกตามอายุ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 22 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่งเมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คคลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้านำระดับใด	.885	.415
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้านำระดับใด	.022	.978
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.282	.755
4. ตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้านำมีความเสี่ยงระดับใด	.176	.839
รวม	.038	.963

*sig < .05

จากตารางที่ 22 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คคลิฟท์ ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ ความเสี่ยงจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า และ ความเสี่ยงจากตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัท ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้าเมื่อจำแนกตามอายุ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 23 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
เมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านพนักงาน	F	sig.
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	2.107	.125
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	1.205	.302
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	1.335	.266
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	2.012	.137
รวม	.781	.459

*sig < .05

ตารางที่ 23 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ความเสี่ยงจากพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญ ทำความเสี่ยงจากจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน และ ความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงานเมื่อจำแนกตามอายุไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 24 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล เมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.241	.786
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	.744	.477
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.532	.588
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.026	.974
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	1.307	.273
รวม	.454	.636

*sig < .05

ตารางที่ 24 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ความเสี่ยงจากการมีประกันภัยแล้ว ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัย ความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง และความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้ จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเลเมื่อจำแนกตามอายุ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 25 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ
เมื่อจำแนกตามเพศ

ด้านภัยธรรมชาติ	F	sig.
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	1.937	.147
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	2.746	.067
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อสินค้าระดับใด	.750	.474
รวม	2.258	.107

*sig < .05

จากตารางที่ 25 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล และความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติเมื่อจำแนกตามอายุ ไม่แตกต่างกัน

ลำดับต่อไปจะเป็นการนำเสนอผลการศึกษ โดยการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้าที่ได้รับจากการตอบแบบสำรวจของกลุ่มตัวอย่างซึ่งจำแนกตามระดับการศึกษา โดยเหตุผลที่ต้องมีการจำแนกตามระดับการศึกษานั้นก็เนื่องจากว่าพนักงานบริษัทขนส่งสินค้ามีการศึกษาแตกต่างกัน มีระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ผู้วิจัยจึงเปรียบเทียบวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย รายละเอียดเป็นไปดังต่อไปนี้

ตารางที่ 26 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษา

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	F	sig.
1. ด้านการขนส่ง	.665	.516
2. ด้านการบรรจุสินค้า	.596	.552
3. ด้านพนักงาน	1.384	.253
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	.804	.449
5. ด้านภัยธรรมชาติ	.390	.678
รวม	3.839	2.448

*sig < .05

ตารางที่ 26 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ โดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ 1. ด้านการขนส่ง 2. ด้านการบรรจุสินค้า 3. ด้านพนักงาน 4. ด้านประกันภัยทางทะเล และ 5. ด้านภัยธรรมชาติ เมื่อพิจารณาตามระดับการศึกษา ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษาไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 27 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง เมื่อจำแนกตามการศึกษา

ด้านการขนส่ง	F	sig.
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.971	.381
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	.135	.874
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	.841	.433
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น กับสินค้านี้ระดับใด	.093	.911
รวม	.665	.516

*sig < .05

จากตารางที่ 27 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ความเสี่ยงจากการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้า และความเสี่ยงจากหากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษา ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 28 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า เมื่อจำแนกตามการศึกษา

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.826	.439
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.529	.590
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	1.582	.208
4. ตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.143	.867
รวม	.596	.552

*sig < 0.05

จากตารางที่ 28 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ ความเสี่ยงจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า และ ความเสี่ยงจากตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัท ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษาไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 29 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
เมื่อจำแนกตามการศึกษา

ด้านพนักงาน	F	sig.
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	.112	.895
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.031	.969
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	4.535	.012*
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	2.348	.098
รวม	1.384	.253

*sig < .05

จากตารางที่ 29 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ความเสี่ยงจากการจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน มีความแตกต่างกันที่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งจะแตกต่างกับอีก 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ความเสี่ยงจากพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญ และความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 30 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัย
ทางทะเล เมื่อจำแนกตามการศึกษา

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.037	.050
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	.248	.781
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.605	.547

ตารางที่ 30 (ต่อ)

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.239	.788
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.632	.533
รวม	.804	.449

*sig < .05

จากตารางที่ 30 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ความเสี่ยงจากการมีประกันภัยแล้ว ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัย ความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง และความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 31 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ จำแนกตามเมื่อจำแนกตามการศึกษา

ด้านภัยธรรมชาติ	F	sig.
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.359	.699
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	.896	.410
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.344	.709
รวม	.390	.678

*sig < .05

จากตารางที่ 31 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล และความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ ไม่แตกต่างกัน

ลำดับต่อไปจะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาดูการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้าที่ได้รับจากการตอบแบบสำรวจของกลุ่มตัวอย่างซึ่งจำแนกตามตำแหน่งงาน โดยเหตุผลที่ต้องมีการจำแนกตามตำแหน่งงานนั้นก็เนื่องจากว่าพนักงานบริษัทขนส่งสินค้าที่มีอายุแตกต่างกัน มีระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยภาพรวมและรายด้านแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ผู้วิจัยจึงเปรียบเทียบวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย รายละเอียดเป็นไปดังต่อไปนี้

ตารางที่ 32 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เมื่อจำแนกตามตำแหน่งงาน ตามตำแหน่งงาน

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	F	sig.
1. ด้านการขนส่ง	.386	.763
2. ด้านการบรรจุสินค้า	.955	.416
3. ด้านพนักงาน	2.155	.095
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	1.121	.342
5. ด้านภัยธรรมชาติ	.059	.981
รวม	4.676	2.597

*sig < .05

จากตารางที่ 32 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อ โดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ 1. ด้านการขนส่ง 2. ด้านการบรรจุสินค้า 3. ด้านพนักงาน 4. ด้านประกันภัยทางทะเล และ 5. ด้านภัยธรรมชาติ เมื่อพิจารณาตามตำแหน่งงาน ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 33 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง
เมื่อจำแนกตามตำแหน่งงาน

ด้านการขนส่ง	F	sig.
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1.404	.243
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	1.095	.353
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	.016	.997
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	.170	.917
รวม	.386	.763

*sig < .05

จากตารางที่ 33 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ความเสี่ยงจากการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า และความเสี่ยงจากหากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 34 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า
เมื่อจำแนกตามตำแหน่งงาน

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เกรน รถ โฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.936	.424
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.503	.681

ตารางที่ 34 (ต่อ)

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.492	.688
4. ตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด		
รวม	.955	.416

*sig < .05

จากตารางที่ 34 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ ความเสี่ยงจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า และ ความเสี่ยงจากตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัท ไม่แตกต่างกัน ดังนั้นผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 35 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
จำแนกตาม เมื่อจำแนกตามตำแหน่งงาน

ด้านพนักงาน	F	sig.
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	.774	.510
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้า มีความเสี่ยงระดับใด	3.059	.030*
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.523	.667
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกสื้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านำระดับใด	1.505	.215
รวม	2.155	.095

*sig < .05

จากตารางที่ 35 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ความเสี่ยงจากพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้า มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งจะแตกต่างกับอีก 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ความเสี่ยงจากการจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน และความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 36 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล เมื่อจำ ทางทะเล เมื่อจำแนกตามตำแหน่งงาน

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.077	.972
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	.989	.399
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	1.722	.164
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.647	.586
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.662	.577
รวม	1.121	.342

*sig < .05

จากตารางที่ 36 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ความเสี่ยงจากการมีประกันภัยแล้ว ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัย ความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง และความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 37 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัย
เมื่อจำแนกตามตำแหน่งงาน

ด้านภัยธรรมชาติ	F	sig.
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.141	.936
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	.129	.943
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อ สินค้าระดับใด	.142	.935
รวม	.059	.981

*sig < .05

จากตารางที่ 37 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล และความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ ไม่แตกต่างกัน

ลำดับต่อไปจะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาโดยการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของ ความเสี่ยงจากการส่งสินค้าที่ได้รับจากการตอบแบบสำรวจของกลุ่มตัวอย่างซึ่งจำแนกตาม ระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก โดยเหตุผลที่ต้องมีการจำแนกตามระยะเวลา ในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออกนั้น ก็เนื่องจากพนักงานบริษัทขนส่งสินค้ามีระยะเวลา การนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่แตกต่างกัน มีระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยภาพรวมและรายด้าน แตกต่าง กันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ผู้วิจัยจึงเปรียบเทียบวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย รายละเอียดเป็นไป ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 38 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เมื่อจำแนกตามระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	F	sig.
1. ด้านการขนส่ง	4.900	.003*
2. ด้านการบรรจุสินค้า	5.200	.002*
3. ด้านพนักงาน	0.790	.501
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	4.927	.003*
5. ด้านภัยธรรมชาติ	1.542	.203
รวม	17.359	.712

*sig < .05

จากตารางที่ 38 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านพนักงาน และด้านภัยธรรมชาติ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 39 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง จำแนกตาม เมื่อจำแนกตามระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก

ด้านการขนส่ง	F	sig.
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	7.028	.000*
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	2.872	.038*
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	4.834	.003*
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น กับสินค้าระดับใด	2.652	0.50
รวม	4.900	.003*

*sig < .05

จากตารางที่ 39 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ความเสี่ยงจากการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า และความเสี่ยงจากหากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 40 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า เมื่อจำแนกตามระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.137	.027*
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.042	.030*
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	7.172	.000*
4. ตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	2.249	.084
รวม	5.200	.002*

*sig < .05

จากตารางที่ 40 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ ความเสี่ยงจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 41 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
เมื่อจำแนกตามระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก

ด้านพนักงาน	F	sig.
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	3.128	.027*
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้า มีความเสี่ยงระดับใด	1.430	.235
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	5.204	.002*
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	1.089	.355
รวม	0.790	.501

*sig < .05

จากตารางที่ 41 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ความเสี่ยงจากจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยภาพรวมแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ .05 ความเสี่ยงพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญ และความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 42 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล เมื่อจำแนกตามระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.031	.013*
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	3.678	.004*
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	4.635	.004*
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.610	.014*
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.833	.011*
รวม	4.927	.003*

*sig <.05

จากตารางที่ 42 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยภาพรวมแตกต่างกันที่ระดับนัย .05 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ความเสี่ยงจากการมีประกันภัยแล้ว ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัย ความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง และความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพงแตกต่างกัน

ตารางที่ 43 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ เมื่อจำแนกตามระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก

ด้านภัยธรรมชาติ	F	sig.
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	1.087	.356
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	1.878	.135
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	2.344	.075
รวม	1.542	.203

*sig <.05

จากตารางที่ 43 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล และความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้าด้านภยธรรมชาติ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 44 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เมื่อจำแนกตามประเภทความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	F	sig.
1. ด้านการขนส่ง	3.517	.015*
2. ด้านการบรรจุสินค้า	3.410	.019*
3. ด้านพนักงาน	2.235	.086
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	2.958	.034*
5. ด้านภยธรรมชาติ	1.451	.230
รวม	13.625	.384

*sig < .05

จากตารางที่ 44 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล ความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านพนักงานด้านภยธรรมชาติ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 45 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง
เมื่อจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า

ด้านการขนส่ง	F	sig.
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลที่ท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	2.278	.081
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	1.936	.125
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	2.063	.107
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	1.543	.205
รวม	3.571	.015*

*sig < 0.05

จากตารางที่ 45 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ความเสี่ยงจากการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า และความเสี่ยงจากหากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 46 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า
เมื่อจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	2.453	.065
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	2.487	.062

ตารางที่ 46 (ต่อ)

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
3. ผู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	2.842	.039*
4. ผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	2.468	.064
รวม	3.410	.019*

*sig < .05

จากตารางที่ 46 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า เมื่อจำแนกตามระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก พบว่าความเสี่ยงจากผู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เทรน รถโฟล์คลิฟท์ ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากผู้คอนเทนเนอร์ และความเสี่ยงจากผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัท ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 47 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
จำแนกตาม เมื่อจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า

ด้านพนักงาน	F	sig.
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	2.636	.051
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	2.700	.047*
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.060	.981
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้อะไรระดับใด	.125	.945
รวม	2.235	.086

*sig < .05

จากตารางที่ 47 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า เมื่อจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า พบว่า ความเสี่ยงจากพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ความเสี่ยงจากจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน และความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 48 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล เมื่อจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.122	.945
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	2.565	.947
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	2.567	.056
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.314	.021*
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	4.482	.005*
รวม	2.958	.034*

*sig < .05

จากตารางที่ 48 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า เมื่อจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า พบว่า ความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง และความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนความเสี่ยงจากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ความเสี่ยงจากการมีประกันภัยแล้ว ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัย ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 49 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ
เมื่อจำแนกตามความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้า

ด้านภัยธรรมชาติ	F	sig.
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	2.271	.082
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	.982	.403
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อสินค้าระดับใด	.468	.705
รวม	1.415	0.230

*sig < .05

จากตารางที่ 49 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล และความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ

ตารางที่ 50 ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	F	sig.
1. ด้านการขนส่ง	4.891	.009*
2. ด้านการบรรจุสินค้า	3.549	.031*
3. ด้านพนักงาน	.794	.454
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	2.193	.115
5. ด้านภัยธรรมชาติ	.240	.976
รวม	11.667	1.585

*sig < .05

จากตารางที่ 50 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ความเสี่ยงด้านการขนส่ง ความเสี่ยงด้านการบรรจุสินค้า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในขณะที่ความเสี่ยงด้านพนักงาน ความเสี่ยงด้านประกันภัยทางทะเล และความเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 51 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง เมื่อจำแนกตามลักษณะในการใช้บริการสายเรือ

ด้านการขนส่ง	F	sig.
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	7.475	.001*
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	6.231	.002*
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้านี้ระดับใด	4.430	.013*
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น กับสินค้านี้ระดับใด	.669	.513
รวม	4.891	.000*

*sig < .05

จากตารางที่ 51 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ความเสี่ยงการเลือก ผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า และความเสี่ยงจากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ รายด้านแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ .05 แสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง แตกต่างกัน

ตารางที่ 52 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า
เมื่อจำแนกตามลักษณะในการใช้บริการสายเรือ

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	2.758	.066
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	2.659	.073
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	4.617	.011*
4. ผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.616	.541
รวม	3.549	.031*

*sig < .05

จากตารางที่ 52 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความเสี่ยงจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในขณะที่ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ และความเสี่ยงจากผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 53 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
เมื่อจำแนกตามลักษณะในการใช้บริการสายเรือ

ด้านพนักงาน	F	sig.
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	.715	.491
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	3.943	.021*

ตารางที่ 53 (ต่อ)

ด้านพนักงาน	F	sig.
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	3.789	.024*
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	8.157	.000*
รวม	.794	.454

*sig < .05

จากตารางที่ 53 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความเสี่ยงจากพนักงาน ไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญ ความเสี่ยงจากการจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 แสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงานไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 54 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัย
การประกันภัยทางทะเล เมื่อจำแนกตามลักษณะในการใช้บริการสายเรือ

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.282	.757
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	2.623	.075
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	2.411	.093
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	3.074	.049*
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.315	.730
รวม	2.193	.115

*sig < .05

จากตารางที่ 54 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในขณะที่เสี่ยงจากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ความเสี่ยงจากการมีประกันภัยแล้ว ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัยและความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 55 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ
 ตามเมื่อจำแนกตามลักษณะในการใช้บริการสายเรือ

ด้านภัยธรรมชาติ	F	sig.
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.034	.967
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	.170	.844
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.371	.690
รวม	.240	.976

*sig < .05

จากตารางที่ 55 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล และความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน โดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 56 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า เมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้บริการ

ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า	F	sig.
1. ด้านการขนส่ง	1.238	.297
2. ด้านการบรรจุสินค้า	1.840	.123
3. ด้านพนักงาน	0.594	.668
4. ด้านประกันภัยทางทะเล	0.795	.530
5. ด้านภัยธรรมชาติ	0.679	.607
รวม	5.146	2.225

*sig < .05

จากตารางที่ 56 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ 1. ด้านการขนส่ง 2. ด้านการบรรจุสินค้า 3. ด้านพนักงาน 4. ด้านประกันภัยทางทะเล และ 5. ด้านภัยธรรมชาติ เมื่อพิจารณาตามประเภทของผู้ใช้บริการไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 57 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการขนส่ง เมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้บริการ

ด้านการขนส่ง	F	sig.
1. การขนส่งสินค้าทางทะเลท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	.839	.502
2. การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	1.432	.225
3. ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	2.767	.029*
4. หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น กับสินค้าระดับใด	1.154	.333
รวม	1.238	.297

*sig < .05

จากตารางที่ 57 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทุกข้อไม่แตกต่างกัน แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้าในขณะที่ส่งสินค้ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ความเสี่ยงจากการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า และความเสี่ยงจากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ โดยรวมไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 58 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้า

ด้านการบรรจุสินค้า	F	sig.
1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1.195	.315
2. การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1.983	.099
3. ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	2.280	.063
4. ตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.499	.737
รวม	1.840	.123

*sig < .05

จากตารางที่ 58 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากอุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ความเสี่ยงจากการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ ความเสี่ยงจากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า และ ความเสี่ยงจากตู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัท ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่า ความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านการบรรจุสินค้าไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 59 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน
เมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้บริการ

ด้านพนักงาน	F	sig.
1. ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	1.434	.225
2. พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	.315	.868
3. หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.570	.685
4. พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	.268	.898
รวม	.594	.668

*sig < .05

จากตารางที่ 59 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ความเสี่ยงจากพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญ ความเสี่ยงจากจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ความเสี่ยงจากพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านพนักงาน ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 60 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัย
ทางทะเล เมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้บริการ

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
1. หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	1.279	.280
2. หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด	.402	.807

ตารางที่ 60 (ต่อ)

ด้านประกันภัยทางทะเล	F	sig.
3. ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	1.169	.326
4. หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1.052	.382
5. หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด	1.052	.382
รวม	.795	.530

*sig < .05

จากตารางที่ 60 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมทั้ง 5 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสินค้าไม่มีการทำประกันภัย ความเสี่ยงจากการมีประกันภัยแล้ว ความเสี่ยงจากความคุ้มครองที่ซื้อประกันภัย ความเสี่ยงจากการจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง และความเสี่ยงจากการทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านประกันภัยทางทะเล แตกต่างกัน

ตารางที่ 61 การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติ
 เมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้บริการ

ด้านภัยธรรมชาติ	F	sig.
1. สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	.516	.724
2. คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด	.185	.946
3. อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1.844	.122
รวม	.679	.607

*sig < .05

จากตารางที่ 61 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงจากการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 3 ด้าน คือ ความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ความเสี่ยงจากคลื่นลมทะเล และ ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อสินค้า ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น ผลการศึกษานี้ จึงแสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงจากการส่งสินค้า ด้านภัยธรรมชาติไม่แตกต่างกัน



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่องความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล ในครั้งนี้เป็นการศึกษาปัญหาความเสียหายของการส่งสินค้าทางทะเล และเพื่อศึกษาหาแนวทางแก้ไขพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากร คือ พนักงานในบริษัทผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ จำนวน 184 คน ผลการวิจัยสามารถสรุปได้ ดังนี้

สรุปผลการศึกษา

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงาน

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

2. ความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

สาเหตุที่ทำให้เกิดความเสี่ยงในการส่งสินค้าโดยรวมทั้ง 5 ด้านอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.62, SD = .819$) โดยด้านภัยธรรมชาติ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่สุด ($\bar{X} = 3.81, SD = .698$) รองลงไป ได้แก่ ด้านพนักงาน ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ตามลำดับ ($\bar{X} = 3.76, SD = .746, \bar{X} = 3.55, SD = .898$ และ $\bar{X} = 3.55, SD = .881$) และด้านประกันภัยทางทะเลส่งผลกระทบต่อระดับความเสี่ยงน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยที่ส่งผลในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.45, SD = .875$)

2.1 ด้านการขนส่ง ผลที่มีต่อระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.54, SD = .898$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า เรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด โดยมีผลต่อความเสี่ยงในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 3.77, SD = .938$) มีขนส่งสินค้าทางทะเลเกิดความเสียหายต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.57, SD = .872$) มีการเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า

เกิดความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.43$, $SD = .800$) และความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่ตู้สินค้า ในขณะที่ส่งสินค้า มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ส่งผลต่อระดับความเสี่ยงน้อยที่สุด ($\bar{X} = 3.42$, $SD = .9.83$)

2.2 ด้านการบรรจุสินค้า ผลที่มีต่อระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.54$, $SD = .880$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้า ขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้า มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อความเสี่ยงในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 3.61$, $SD = .882$) มีตู้สินค้าสินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทเกิดความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.57$, $SD = .872$) มีการบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์เกิดความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.48$, $SD = .975$) และตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ส่งผลต่อระดับความเสี่ยงปานกลาง ($\bar{X} = 3.48$, $SD = .975$)

2.3 ด้านพนักงาน ผลที่มีต่อระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.76$, $SD = .741$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อความเสี่ยงในระดับมาก ($\bar{X} = 3.95$, $SD = .647$) มีพนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.88$, $SD = .653$) ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.77$, $SD = .697$) และพนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้ามีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ส่งผลต่อระดับความเสี่ยงปานกลาง ($\bar{X} = 3.45$, $SD = .985$)

2.4 ด้านประกันภัยทางทะเล ผลที่มีต่อระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.44$, $SD = .876$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อความเสี่ยงในระดับมาก ($\bar{X} = 3.85$, $SD = .652$) มีความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยง ($\bar{X} = 3.37$, $SD = .972$) หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง เกิดความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.36$, $SD = .901$) มีจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.33$, $SD = .948$) และหากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยง มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด ส่งผลต่อระดับความเสี่ยงปานกลาง ($\bar{X} = 3.32$, $SD = .900$)

2.5 ด้านภัยธรรมชาติ ผลที่มีต่อระดับความเสี่ยงจากการส่งสินค้า โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.81$, $SD = .698$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีผลต่อความเสี่ยงในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 3.88$, $SD = .769$) สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหาย ($\bar{X} = 3.83$, $SD = .646$) และคลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้า ($\bar{X} = 3.73$, $SD = .679$)

3. การทดสอบสมมติฐาน

3.1 เมื่อนำผลการตอบแบบสอบถามไปทดสอบค่าทีแบบอิสระ (Independence sample t-test) ใช้ทดสอบความแตกต่างระหว่างเพศ พบว่าการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อ ความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล ทั้ง 5 ด้าน เมื่อจำแนกตามเพศ มีตารางที่ 17 คือ ด้านการบรรจุสินค้าในหัวข้อที่ 1 อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ ที่เกี่ยวข้องกับการความเสี่ยงในการส่งสินค้า ที่แสดงให้เห็นว่าเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันและมีผลต่อความเสี่ยงในการส่งสินค้า มีตารางที่ 20 คือ ด้านภัยธรรมชาติในหัวข้อที่ 1 สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง และหัวข้อที่ 3 อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน เกี่ยวข้องกับการความเสี่ยงในการส่งสินค้า ที่แสดงให้เห็นว่าเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันและมีผลต่อความเสี่ยงในการส่งสินค้า

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 พบว่าจากตารางที่ 21 ปัจจัยทั้ง 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็นช่วงอายุ 20-30 ปี 31-40 ปี และ 41-50 ปี ผลที่ได้ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น อายุจึงไม่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล ต่อมาจะเป็นการเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 5 ด้าน เมื่อจำแนกตามระดับการศึกษา ได้แก่ ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็น อนุปริญญา ระดับปริญญาตรี หรือปริญญาโท ผลที่ได้ไม่แตกต่างกัน ดังนั้นระดับการศึกษา จึงไม่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 5 ด้าน เมื่อจำแนกตามตำแหน่งงาน ได้แก่ ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะเป็น ระดับผู้บริหาร ระดับปฏิบัติการ ระดับหัวหน้าฝ่าย และระดับผู้จัดการ ผลที่ได้ไม่

แตกต่างกัน ดังนั้น ตำแหน่งงาน จึงไม่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 5 ด้าน ระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า-ส่งออก ได้แก่ ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะ เป็น ต่ำกว่า 1 ปี 2-4 ปี 5-10 ปี และ 10 ปี ขึ้นไป ผลที่ได้ไม่แตกต่างกันและเมื่อเทียบตารางโดยละเอียดก็จะพบว่าในตารางที่ 33 ตารางที่ 34 และตารางที่ 36 เป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 5 ด้าน ความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้าต่อเดือน ได้แก่ ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะ เป็น 1-50 ครั้ง/เดือน 51-100 ครั้ง/เดือน 101-150 ครั้ง/เดือน และมากกว่า 150 ครั้ง/เดือน ผลที่ได้ไม่แตกต่างกันและเมื่อเทียบตารางโดยละเอียดก็จะพบว่าในตารางที่ 39 ตารางที่ 40 และตารางที่ 42 เป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 5 ด้าน ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ ได้แก่ ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะ เป็น สายเรือไทย สายเรือต่างชาติ หรือทั้งสายเรือไทยและต่างชาติ ผลที่ได้ไม่แตกต่างกันและเมื่อเทียบตารางโดยละเอียดก็จะพบว่าในตารางที่ 39 ตารางที่ 40 และตารางที่ 42 เป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล การเปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเลทั้ง 5 ด้าน เมื่อจำแนกตามประเภทผู้ใช้บริการ ได้แก่ ด้านการขนส่ง ด้านการบรรจุสินค้า ด้านพนักงาน ด้านประกันภัยทางทะเล และด้านภัยธรรมชาติ ไม่ว่าจะ เป็น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้รับสินค้า ผู้ผลิต และตัวแทนขาย ผลที่ได้ไม่แตกต่างกัน ดังนั้นประเภทผู้ใช้บริการจึงไม่มีผลต่อความเสี่ยงในการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้อภิปรายผลการวิจัยสำหรับแนวทางแก้ไขและป้องกัน เพื่อมิให้เกิดความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าในการขนส่งทางทะเล 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 วัตถุประสงค์ทำให้การปฏิบัติงานไม่ซ้ำซ้อน ถ้าองค์กรมีการกำหนดโครงสร้างได้อย่างชัดเจนและตรงตามรายละเอียดของงาน ก็จะส่งผลเชิงบวกต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากรและองค์กร อย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับจิตติมา อัครจิตติพงษ์ (2556) ที่ได้กล่าวไว้ว่า การเพิ่มประสิทธิภาพขององค์กรได้แก่การจัดโครงสร้างงานขององค์กร การวางแผน การจัดองค์กรในด้านบุคลากร การสร้างแรงจูงใจในการทำงาน การควบคุมคุณภาพการทำงานและการพัฒนาองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ

ด้านการขนส่ง ความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก เนื่องด้วยการขนส่งสินค้าเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าสินค้าจากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่ง อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และอรรถประโยชน์ด้านเวลา ทั้งนี้การเคลื่อนย้ายดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าซึ่งจะเป็นการก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่และเวลาในการขนส่ง กับความต่อเนื่องในการให้บริการเป็นตัวที่บ่งบอกถึงอรรถประโยชน์ด้านเวลา (จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2543) โดยการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วยความเร็ว การประหยัด ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความแน่นอนเชื่อถือได้และความตรงต่อเวลา

ด้านการบรรจุสินค้า ความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก โดยแนวคิดของบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ที่บรรจุในชั้นนอกหรือบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่ง เป็นบรรจุภัณฑ์ที่ออกแบบมาเพื่อใช้ในการบรรจุสินค้าเพื่อให้สามารถจัดเรียงหรือวางให้สามารถใช้พื้นที่ได้น้อยที่สุดเพื่อใช้ในการขนส่ง รวมถึงมี

การออกแบบแพคเกจเหล่านี้ให้มีสภาพแข็งแรงในการป้องกันการกระแทกหรือป้องกันละอองน้ำหรือน้ำไม่ให้สินค้าได้รับความเสียหายในระหว่างการเคลื่อนย้ายหรือขนส่ง เช่น การบรรจุสินค้าลงในลังไม้หรือพาเลท จะเห็นได้ว่าแม้แต่ตู้คอนเทนเนอร์ก็ถือเป็นส่วนหนึ่งของ Packing ที่เป็นประเภท Out package ก็เพื่อให้เกิดความสะดวกในการบรรจุสินค้าให้ได้เนื้อที่มากที่สุด และสามารถทำการบรรจุทุกและขนส่งได้ทั้งโดยรถบรรทุกและเรือสินค้า แต่ทั้งนี้ การขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศอาจมีเงื่อนไขบางประการที่กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้ปฏิบัติการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ เช่น เงื่อนไข CFS/ CFS ซึ่งจะมีการระบุไว้ในใบตราส่งด้วย การบรรจุสินค้าของผู้ประกอบการที่ไม่เหมาะสมอาจนำมาซึ่งความเสียหายที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าหรือผู้รับตราส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่มีการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ชำรุดมาบรรจุสินค้าก็อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งนั้นต้องรับผิดชอบมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่อาจจำกัดความรับผิดชอบได้ตามกฎหมายการรับขนของทางทะเล (คำพิพากษาฎีกาที่ 1273/ 2554) จึงนับเป็นอีกหนึ่งประเด็นความเสี่ยงที่สำคัญในการให้บริการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ

ข้อเสนอแนะการนำผลวิจัยไปใช้

1. บริษัทขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศได้นำข้อมูลมาใช้ปรับแผนการทำงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการส่งสินค้า หรือมีการอบรมการเตรียมความพร้อม เช่น การพัฒนาทักษะทางด้านวิชาชีพของพนักงาน
2. พนักงานบริษัทนำเข้า-ส่งออกสินค้านี้ระหว่างประเทศได้มีการอบรมและจัดกิจกรรมที่ช่วยป้องกันปัญหาในเรื่องความเสี่ยงในการขนส่งสินค้านี้เพื่อป้องกันและสามารถลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในการขนส่งสินค้า

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาปัจจัยอื่น ๆ ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการส่งสินค้าทางทะเล เช่น ขั้นตอนในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ซึ่งจะเป็นแนวทางที่จะทำให้อินค้าเกิดความเสียหายน้อยที่สุด
2. เนื่องจากในการศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ในการศึกษานี้ครั้งต่อไปอาจใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ เช่น การสัมภาษณ์เชิงลึก การทดลอง เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลในเชิงลึกมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า

บรรณานุกรม

- กลุ่มพัฒนาเทคโนโลยีเรือตรวจการประมงกองตรวจการประมง. (2020). *SOLAS Safety Of Life At Sea*. เข้าถึงได้จาก https://www4.fisheries.go.th/local/index.php/main/view_activities/1312/80987
- เฉลิม ขงบัญญัติ. (2518). *เลตเตอร์ออฟเครดิตและเช็ค*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ห้างหุ้นส่วนจำกัดสิวพร.
- นาวาเอก สุขเฉลิม. (2560). *ระบบมาตรฐานความปลอดภัยสากล (ISM) ที่บังคับใช้กับเรือพาณิชย์ของไทย*. เข้าถึงได้จาก http://www.dockyard.navy.mi.th/doced/Homepage/sontetset_files/varasan_dock60/KongBanatikhan.pdf
- ประมวล จันทร์ชีวะ. (2561). *การประกันภัยทางทะเล*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- มัธยะ ยูมิตร. (2563). ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล กรณีศึกษา บริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด. *วารสารนิติศาสตร์*, หน้า 616-654.
- สรพงษ์ ชวรางพงษ์. (2559). *การสำรวจเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อศึกษาปัญหาอุปสรรคและปัจจัยที่มีผลต่อการเดินเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพ*. งานนิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, คณะโลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สรารุช พุฒนวล. (2561). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการขนส่งท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- หอการค้านานาชาติ. (2563). *กฎของหอการค้านานาชาติสำหรับใช้เป็นเงื่อนไขทางการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย.
- อภิญา อิงอาจ. (2557). *การวิเคราะห์เชิงสถิติเพื่อการวิจัย เล่ม 2: สถิติเชิงอนุมาน: การศึกษาความสัมพันธ์* (พิมพ์ครั้งที่ 6). ม.ป.ท.
- Lissom Logistics. (2019). *การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล*. เข้าถึงได้จาก <http://www.lissom-logistics.co.th/articles-details.php?id=33>
- V- Friend Logistics. (2016). *ข้อตกลงการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ*. เข้าถึงได้จาก <https://www.vfriendlogistics.com/blog/1257734>
- Wantana, D. (2012). *ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ*. เข้าถึงได้จาก <https://www.gotoknow.org/posts/65422#0>



ภาคผนวก

การประเมินคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามเรื่อง “ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล” ได้สร้างขึ้นเพื่อทำการทดสอบคุณภาพเครื่องมือ 2 ส่วน คือ ค่าความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Validity) และค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ดังนี้

1. ความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Validity) โดยการนำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นไปปรึกษากับอาจารย์ หรือผู้เชี่ยวชาญช่วยตรวจสอบความถูกต้องและความครอบคลุมของเนื้อหาที่ต้องการศึกษา โดยมีผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

ลำดับที่ 1

1. ชื่อ-สกุล อาจารย์ พณกร ทองหลิม
2. ตำแหน่งปัจจุบัน ประธานสาขาวิชาการค้าระหว่างประเทศและการจัดการโลจิสติกส์
3. สถานที่ทำงาน มหาวิทยาลัยบูรพา

ลำดับที่ 2

1. ชื่อ-สกุล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ เรือเอก ดร.สรารุช ลักษณะโต
2. ตำแหน่งปัจจุบัน รองคณบดีฝ่ายองค์กรสัมพันธ์และพัฒนานิสิต
3. สถานที่ทำงาน มหาวิทยาลัยบูรพา

ลำดับที่ 3

1. ชื่อ-สกุล ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติมา วงศ์อินตา
2. ตำแหน่งปัจจุบัน ประธานสาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์
3. สถานที่ทำงาน มหาวิทยาลัยบูรพา

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้อง (IOC) ได้เท่ากับ 1 และเลือกข้อคำถามที่มีค่ามากกว่า 0.5 มาใช้เป็นคำถาม

2. การคำนวณค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทำ การทดสอบ (Pilot test) จำนวน 30 ชุด กลับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อตรวจสอบว่าคำถามสามารถสื่อความหมายตรงความต้องการและมีความเหมาะสมหรือไม่จากนั้นนำ มาทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยการวิเคราะห์ข้อมูลการคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของ Cronbach

โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's alpha coefficient: α) ซึ่งการประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟา ได้มีการพิจารณาจากเกณฑ์การประเมินความเที่ยงสัมประสิทธิ์แอลฟา ดังนี้ (ศิริชัย กาญจนวาสี, 2544)

ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α)	การแปลความหมายระดับความเที่ยง
มากกว่า .9	ดีมาก
มากกว่า .8	ดี
มากกว่า .7	พอใช้
มากกว่า .6	ค่อนข้างพอใช้
มากกว่า .5	ต่ำ
น้อยกว่า หรือ เท่ากับ .5	ไม่สามารถรับได้

ตารางการแปลความหมายระดับความเที่ยงของแบบสอบถาม
การคำนวณค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม

Reliability Statistics

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
.879	30

Case Processing Summary

	N	%
Case Valid	30	100.0
Excluded	0	.0
Total	30	100.0

การคำนวณค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ในการหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามความเสถียรในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบจากการส่งสินค้าทางทะเล การคำนวณค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา แสดงขนาดของประชากรที่ใช้ในการทดสอบแบบสอบถาม ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง 30 คน ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นค่าของ Cronbach's alpha ซึ่งอยู่ในระดับดี คือ 0.879 แบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือและสามารถนำไปศึกษากลุ่มตัวอย่างจริงได้

การแสดงความเห็นของผู้ทรงคุณวุฒิที่มีต่อแบบสอบถาม (IOC)

เรื่อง ความเสถียรในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบจากการส่งสินค้าทางทะเลเกณฑ์การประเมินความสอดคล้อง (Index of Item Objective Congruence: IOC) ของผู้เชี่ยวชาญมีดังนี้

- ให้คะแนนเท่ากับ +1 หมายถึง แน่ใจว่าถูกต้อง สอดคล้องตรงกับวัตถุประสงค์
- ให้คะแนนเท่ากับ 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่ามีความสอดคล้อง
- ให้คะแนนเท่ากับ -1 หมายถึง ยังไม่ถูกต้อง ไม่สอดคล้อง ไม่ตรงกับความคิดเห็น

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับ

- 2.1. ด้านการขนส่ง
- 2.2. ด้านการบรรจุสินค้า
- 2.3. ด้านพนักงาน
- 2.4. ด้านประกันภัย
- 2.5. ด้านภัยธรรมชาติ

แบบสอบถาม		ผู้ทรงคุณวุฒิ			รวม	IOC	สรุปผล
		1	2	3			
1. ด้านการขนส่ง							
1.1	การขนส่งสินค้าทางทะเล ท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.2	การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับ สินค้าระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.3	ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้า ในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1.4	หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น กับสินค้าระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2. ด้านการบรรจุสินค้า							
2.1	อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.2	การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.3	ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.4	ผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้า มีความเสี่ยงระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3. ด้านพนักงาน							
3.1	ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงาน ส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.2	พนักงานมีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้า มีความเสี่ยงระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.3	หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะ เกิดสินค้าเสียหายระดับใด	1	1	1	3	1	ใช้ได้

แบบสอบถาม	ผู้ทรงคุณวุฒิ			รวม	IOC	สรุปผล
	1	2	3			
3.4	พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เดินเล่น ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด			3	1	ใช้ได้
4. ด้านประกันภัยทางทะเล						
4.1	หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด			3	1	ใช้ได้
4.2	หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด			3	1	ใช้ได้
4.3	ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด			3	1	ใช้ได้
4.4	หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด			3	1	ใช้ได้
4.5	หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด			3	1	ใช้ได้
5. ด้านภัยธรรมชาติ						
5.1	สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด			3	1	ใช้ได้
5.2	คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด			3	1	ใช้ได้
5.3	อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อสินค้าระดับใด			3	1	ใช้ได้

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 1

ไม่มี

.....

.....

.....

ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 2

ไม่มี

.....

.....

.....

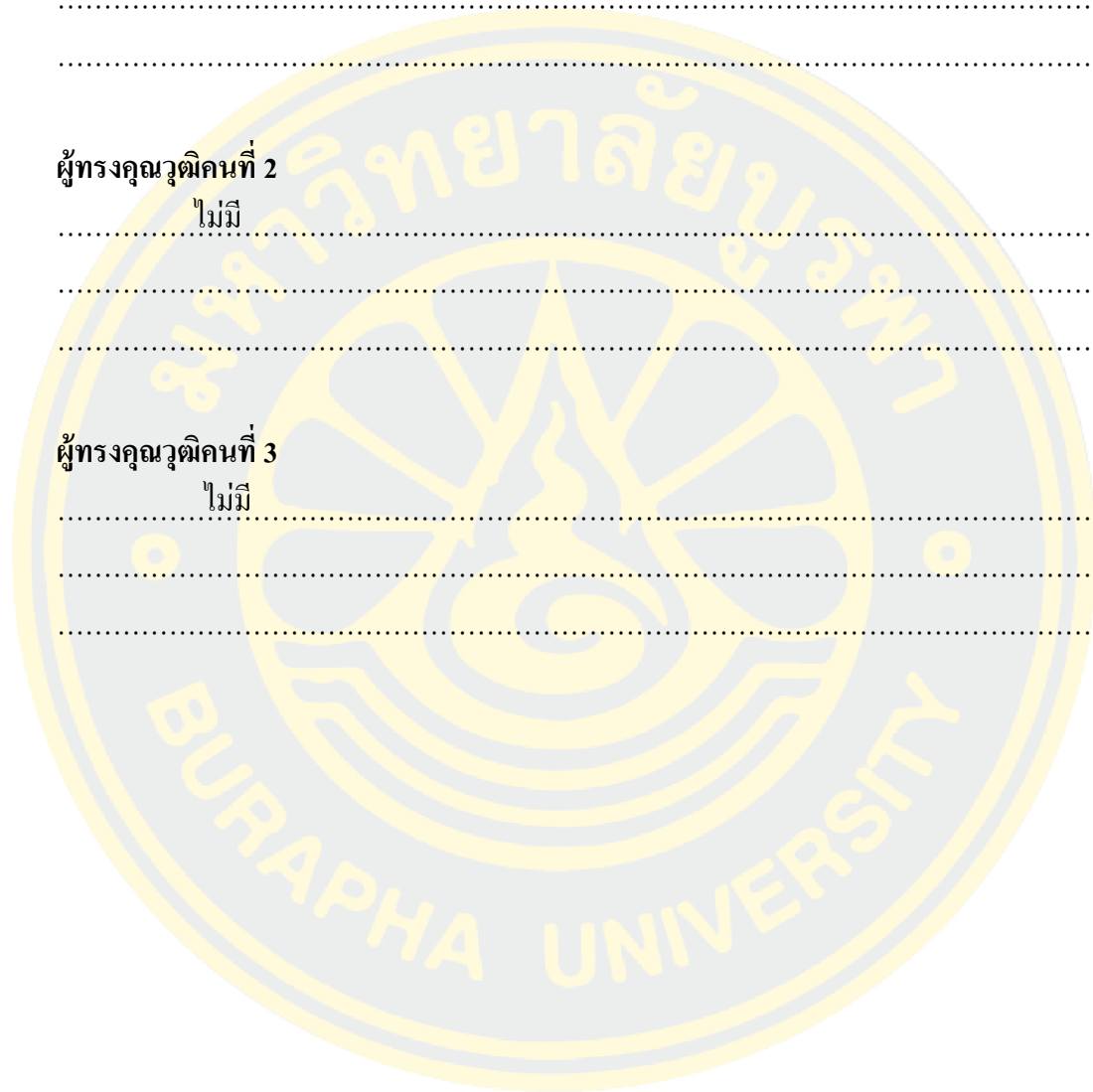
ผู้ทรงคุณวุฒิคนที่ 3

ไม่มี

.....

.....

.....



แบบสอบถาม

เรื่อง ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

เรียน ท่านผู้ตอบแบบสอบถาม

ด้วยนิสิตปริญญาโท หลักสูตรการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา มีความประสงค์ที่จะศึกษาเรื่องความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล จึงใคร่ขอความกรุณาจากทุกท่านในการตอบแบบสอบถาม ตามความเป็นจริง ตามความคิด และความต้องการของท่าน เพื่อนำข้อมูลที่ท่านกรุณาตอบแบบสอบถามนำไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาต่อไป โดยข้อมูลทั้งหมดจะถือว่าเป็นความลับอย่างยิ่งที่จะนำมาเสนอผลการวิจัยในลักษณะผลรวมเท่านั้น ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงที่ให้ความร่วมมือความกรุณาในการตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง

แบบสอบถามชุดนี้ประกอบไปด้วย 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดใส่เครื่องหมาย ลงในช่อง ที่อยู่ข้างหน้าคำตอบที่กำหนดไว้หรือเติมคำ

1. เพศ

ชาย

หญิง

2. อายุ

20- 30 ปี

31-40ปี

41-50ปี

51ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

อนุปริญญา

ปริญญาตรี

ปริญญาโท

อื่น ๆ โปรดระบุ....

4. ตำแหน่งงาน

ระดับปฏิบัติการ

ระดับหัวหน้าฝ่าย

ระดับผู้จัดการ

ระดับผู้บริหาร

5. ระยะเวลาในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับนำเข้า – ส่งออก

- ต่ำกว่า 1 ปี 2-4 ปี
 5-10 ปี 10 ปีขึ้นไป

6. ความถี่ในการใช้บริการขนส่งสินค้าต่อเดือน

- 1-50 ครั้ง/เดือน 51-100 ครั้ง/เดือน
 101-150 ครั้ง/เดือน มากกว่า 150 ครั้ง/เดือน

7. ลักษณะในการใช้บริการสายเรือ

- สายเรือไทย สายเรือต่างชาติ
 สายเรือไทยและสายเรือต่างชาติ

8. ประเภทของผู้ใช้บริการ

- ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก
 ผู้รับสินค้า ผู้ผลิต ตัวแทนขาย

ส่วนที่ 2: แบบสอบถามเกี่ยวกับความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากการส่งสินค้าทางทะเล

คำชี้แจง: โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ท่านเห็นว่าสอดคล้องกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว โดยกำหนดระดับความคิดเห็นดังนี้

ระดับที่ 1 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าน้อยที่สุด

ระดับที่ 2 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าน้อย

ระดับที่ 3 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้าปานกลาง

ระดับที่ 4 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้ามาก

ระดับที่ 5 หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดผลกระทบต่อสินค้ามากที่สุด

ข้อที่	คำถาม	ระดับความเสี่ยง				
		1	2	3	4	5
ด้านการขนส่ง						
1	การขนส่งสินค้าทางทะเล ท่านคิดว่าเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด					
2	การเลือกผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ขนส่งสินค้า ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับ สินค้าระดับใด					
3	ความเสียหายที่เกิดจากน้ำทะเลเข้าสู่สินค้าในขณะที่ส่งสินค้า ท่านคิดว่า ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด					
4	หากเรือขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุพลิกคว่ำ ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น กับสินค้าระดับใด					
ด้านการบรรจุสินค้า						
5	อุปกรณ์ที่ใช้ในการโหลดสินค้าขึ้นเรือ-ลงเรือ เช่น เครน รถโฟล์คคลิฟท์ จะเกิดความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด					
6	การบรรจุสินค้าขึ้น-ลงจากผู้คอนเทนเนอร์มีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด					
7	ผู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้า มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด					
8	ผู้สินค้าที่มีสินค้าหลายบริษัทท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด					
ด้านพนักงาน						
9	ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลให้สินค้าเสียหายระดับใด					
10	พนักงานไม่มีทักษะ ประสิทธิภาพ และความเชี่ยวชาญทำให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด					
11	หากท่านจ้างผู้ขนส่งเป็นบริษัทที่ไม่ได้มาตรฐาน ท่านคิดว่าความเสี่ยงที่จะ เกิดสินค้าเสียหายระดับใด					
12	พนักงานไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบของบริษัท เช่น หยอกล้อกันในเวลาทำงาน เลินเล่อ ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าระดับใด					

ข้อที่	คำถาม	ระดับความเสี่ยง				
		1	2	3	4	5
ด้านประกันภัยทางทะเล						
13	หากสินค้าของท่านไม่มีการทำประกันภัย ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด					
14	หากท่านมีประกันภัยแล้วท่านคิดว่าสินค้าของท่านมีความเสี่ยงระดับใด					
15	ความคุ้มครองที่ท่านซื้อประกันภัยส่งผลให้สินค้ามีความเสี่ยงระดับใด					
16	หากท่านจ่ายเบี้ยประกันภัยที่สูง ท่านคิดว่ามีความเสี่ยงต่อสินค้าระดับใด					
17	หากท่านทำประกันภัยถูก แต่ความคุ้มครองเท่ากับเบี้ยที่จ่ายแพง ท่านคิดว่าสินค้ามีความเสี่ยงระดับใด					
ด้านภัยธรรมชาติ						
18	สภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงในแต่ละประเทศตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางส่งผลให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดสินค้าเสียหายระดับใด					
19	คลื่นลมทะเลมีความเสี่ยงต่อสินค้าของท่านระดับใด					
20	อุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือคว่ำ เรือชนโขดหิน มีความเสี่ยง ต่อสินค้าระดับใด					

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นางสาวพัสนี สัมรวม
วัน เดือน ปี เกิด	28 มีนาคม พ.ศ. 2535
สถานที่เกิด	จังหวัดฉะเชิงเทรา
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	บ้านเลขที่ 48/ 42 หมู่ 6 ตำบลท่าข้าม อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา
ตำแหน่งและประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2561-ปัจจุบัน พนักงานฝ่าย BOI & IMPORT-EXPORT บริษัท โตเกียว โรกิ (ประเทศไทย) จำกัด
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2557 วิทยาศาสตรบัณฑิต (ภูมิสารสนเทศ และสิ่งแวดล้อม) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตภูเก็ต
	พ.ศ. 2564 วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน) มหาวิทยาลัยบูรพา