

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าแบบตู้สินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูลประเทศอัฟกานิสถานกรณีศึกษาของบริษัท RMA Automotive Co., Ltd ได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ดังนี้

1. ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับภูมิประเทศของประเทศอัฟกานิสถาน
2. ความหมายของความเสี่ยง
3. ข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศ
4. การวิเคราะห์ทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis)
5. งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับภูมิประเทศของประเทศอัฟกานิสถาน

ประวัติศาสตร์ของประเทศอัฟกานิสถาน

อัฟกานิสถานเป็นประเทศที่ไม่มีพื้นที่ติดต่อกทะเลตั้งอยู่ในบริเวณรอยต่อระหว่างเอเชียกลาง เอเชียตะวันตกและเอเชียใต้ ทำให้ในประวัติศาสตร์ของอัฟกานิสถานเกี่ยวข้องกับกรอพยพของผู้คนกลุ่มต่าง ๆ เข้ามาในบริเวณนี้ ชนกลุ่มใหญ่ในอัฟกานิสถาน เป็นชนเชื้อสายอิหร่านที่พูดภาษากลุ่มอิหร่าน เช่น ภาษาพาชตู ภาษาดารีเปอร์เซีย อิทธิพลของชาวอาหรับที่เข้ามาพร้อมกับศาสนาอิสลามมีผลต่ออัฟกานิสถานยุคใหม่ นอกจากนั้นอัฟกานิสถานในยุคโบราณยังได้รับอิทธิพลจากกรีก เอเชียกลางปะกั้นชาวพุทธในอินเดียและชาวฮินดู รวมทั้งผู้นับถือศาสนาโซโรแอสเตอร์ที่เข้ามาในบริเวณนี้ (สุรชาติ บำรุงสุข, 2545)

หลังจากสิ้นสุดยุคจักรวรรดิ อัฟกานิสถานปกครองด้วยระบอบกษัตริย์ตั้งแต่ พ.ศ. 2290 - 2516 ในพุทธศตวรรษที่ 24 อัฟกานิสถานพบกับความยุ่งยากที่เกิดขึ้นจากการแผ่อำนาจของจักรวรรดินิยม อังกฤษและรัสเซีย ในด้านสังคมถือว่าศาสนาอิสลามฝังรากลึกอย่างมั่นคงในอัฟกานิสถาน การรุกรานของมองโกลนำโดยเจงกิสข่านไม่อาจเปลี่ยนแปลงศรัทธาของชาวอัฟกันได้ในที่สุดชาวมองโกลส่วนใหญ่กลายเป็นมุสลิมไปด้วย



ภาพที่ 2-1 แผนที่แสดงประเทศอัฟกานิสถาน (กรมเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และแอฟริกา, 2555)

อัฟกานิสถาน (พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน)

ประธานาธิบดี จอร์จ ดับเบิลยู บุช และประธานาธิบดี ฮามิด การ์ไซ แห่งอัฟกานิสถาน ในการปรากฏตัวร่วมกันเมื่อ พ.ศ. 2549 เมื่อมูญาฮิดีนเข้ายึดกรุงคาบูลได้ ก็เกิดความขัดแย้งระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ทำให้สงครามกลางเมืองยังคงดำเนินต่อไป มีการจัดตั้งสภาอิสลามญิฮาดเฉพาะกาล เริ่มแรกนำโดยซิบซัตตุลลอห์โมญัดเดดี เป็นเวลา 2 เดือน จากนั้นจึงนำโดย นูร์ฮานูดดิน รับบานิ ผลจากการสู้รบในสงครามกลางเมืองและการที่เผ่าพาชตุนไม่มีอำนาจในคาบูล กลุ่มตาลีบัน ซึ่งเป็นขบวนการของนักศึกษาศาสนาและเคยเป็นมูญาฮิดีนมาก่อน จึงปรากฏตัวทางตอนใต้ของจังหวัดกันดะฮาร์ กลุ่มนี้ได้ขยายตัวจนครอบคลุมดินแดนได้ 95% ของประเทศในปี พ.ศ. 2543 ยกเว้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพียงเล็กน้อยที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของพันธมิตรฝ่ายเหนือ ซึ่งเป็นกลุ่มที่สหประชาชาติให้การรับรอง

ผลจากเหตุการณ์ 11 กันยายน พ.ศ. 2544 สหรัฐและพันธมิตรเข้ารุกรานอัฟกานิสถาน และล้มล้างรัฐบาลตาลีบัน สหประชาชาติได้เชิญตัวแทนกลุ่มต่าง ๆ ในอัฟกานิสถานไปประชุมร่วมกันที่กรุงบอนน์ ประเทศเยอรมัน และคัดเลือกตัวแทนตั้งรัฐบาลชั่วคราว ภายใต้การนำของ

ฮาร์มิด การ์ไซ ชาวพาซตูน หลังจากนั้นอีก 6 เดือน กษัตริย์ ซาฮิรซาห์ เรียกประชุมสภาชนเผ่าและ
รับรองให้ การ์ไซเป็นประธานาธิบดีของอัฟกานิสถาน

ลักษณะทางภูมิศาสตร์

อัฟกานิสถานเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียกลาง มีอาณาเขตทางทิศตะวันตกจรดประเทศ
อิหร่าน ทางทิศใต้และตะวันออกติดปากีสถาน ทางทิศเหนือติดเติร์กเมนิสถาน อุซเบกิสถาน และ
ทาจิกิสถาน ส่วนทางทิศตะวันออกสุดติดประเทศจีน อัฟกานิสถานเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่
ทะเลตั้งอยู่ระหว่างละติจูด 33 องศาเหนือ และลองจิจูด 65 องศาตะวันออก มีพื้นที่ 647,500 ตาราง
กิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงในเขตเทือกเขาฮินดูกูช จุดต่ำสุดอยู่ที่แม่น้ำอามู สูง 258 เมตร
เหนือระดับน้ำทะเลไม่มีทางออกทะเล

ทรัพยากรธรรมชาติ มีก๊าซธรรมชาติพบที่เมืองชีเบอร์กันใกล้พรมแดนประเทศเติร์กเมนิ
สถาน แหล่งผลิตก๊าซที่สำคัญของประเทศคือ ควาเจห์ ราวัช และยาติม ตัก นอกจากนี้มีแหล่ง
น้ำมันที่ยังไม่ได้ขุดขึ้นมาใช้ และแหล่งถ่านหินในจังหวัดบากลันและจังหวัดบาลัก แร่ธาตุที่สำคัญ
พบแร่เหล็กที่หัจญักต ใกล้กรุงคาบูล แร่ทองแดงพบที่อายนัค แร่ยูเรเนียมพบที่ ควาเจห์ ราวัช อัญ
มณีในจังหวัดบาคดาน และแร่อื่น ๆ อีกมาก

ลักษณะภูมิอากาศ

สำหรับสภาวะอากาศนั้น ฤดูร้อนโดยทั่วไปจะร้อนยกเว้นในบริเวณที่เป็นภูเขาสูง ฝนจะ
ตกมากในฤดูใบไม้ร่วงและฤดูใบไม้ผลิ สำหรับน้ำฝนที่ตกภายในประเทศมีอัตราเฉลี่ยปีละ 338
มิลลิเมตรหรือประมาณ 13.25 นิ้ว

ในฤดูหนาว อากาศจะหนาวเย็นและมีหิมะตกในบริเวณที่เป็นภูเขาและพื้นที่ที่มีระดับ
ความสูง นอกจากนี้ในบริเวณพื้นที่ที่เป็นที่ราบสูงตอนกลางของประเทศจะมีอากาศคล้ายขั้วโลก
(Sub-Polar Climate) ส่วนในบริเวณพื้นที่ทะเลทรายอากาศจะแห้งแล้ง

การเมืองและการปกครอง

ตามรัฐธรรมนูญของอัฟกานิสถาน กำหนดให้ประธานาธิบดีเป็นประมุขโดยมีเมืองคาบูล
เป็นเมืองหลวงและผู้นำในการบริหารประเทศ มีการกระจายอำนาจการปกครองออกเป็นจังหวัด
แบ่งออกเป็น 34 จังหวัด (Province) อย่างไรก็ตาม ในแง่การบริหารจัดการระบบการปกครอง
ภายในประเทศยังไม่ดีนัก เนื่องจากเพิ่งฟื้นตัวจากสงคราม และอำนาจของรัฐบาลกลางยังครอบคลุม
ไม่ทั่วถึงพื้นที่ห่างไกล

มีรัฐสภา (National Assembly) ซึ่งประกอบด้วย 2 สภา ได้แก่ 1) สภาผู้แทนราษฎร
(House of People หรือ Wolesi Jirga) ประกอบด้วยสมาชิกไม่เกิน 249 คน ได้รับการเลือกตั้ง
โดยตรง ดำรงตำแหน่งวาระ 5 ปี และ 2) สภาอาวุโส (House of Elders หรือ Meshrano Jirga)

มีสมาชิก 102 คน ซึ่งแบ่งการสรรหาออกเป็น 3 วิธี ในจำนวนที่เท่า ๆ กัน โดยสมาชิก 34 คนได้รับเลือกจากคณะบริหารระดับจังหวัด (Provincial Council) ดำรงตำแหน่งวาระ 4 ปี สมาชิกอีก 34 คนได้รับเลือกจากคณะบริหารระดับท้องถิ่น (Local District Council) ดำรงตำแหน่งวาระ 3 ปี และสมาชิกอีก 34 คน ได้รับแต่งตั้งจากประธานาธิบดี ดำรงตำแหน่งวาระ 5 ปี

ความหมายของความเสี่ยง

ในการดำเนินชีวิตหรือการดำเนินธุรกิจทุก ๆ วันจะต้องเผชิญกับความเสี่ยง และตัวเราหรือองค์กรต้องดำเนินชีวิตหรือกิจกรรมเพื่อให้มีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดี แต่เนื่องจากสภาพแวดล้อมและสภาพของโลกปัจจุบันที่มีแต่การแข่งขันดังนั้นจึงต้องมีการตัดสินใจที่เหมาะสม ถูกจังหวะเวลาเพื่อที่จะให้องค์กรหรือตัวเราสามารถประสบความสำเร็จบรรลุเป้าหมายที่ได้วางเอาไว้ แต่แน่นอนว่าสิ่งเหล่านี้ก็ถือเป็นความเสี่ยงที่จะต้องพิจารณาเลือก เราจึงควรรู้จักความหมายของความเสี่ยงว่าคืออะไร (ชัยเสฏฐ์ พรหมศรี, 2550)

ความเสี่ยง หมายถึงโอกาสที่บางสิ่งบางอย่างอาจจะเกิดขึ้น ซึ่งเป็นผลลัพธ์ของสิ่งที่เป็นอันตรายหรือคุกคามที่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางธุรกิจหรือแผนการต่างๆ ทั้งนี้ความเสี่ยงเกิดขึ้นเนื่องมาจากความไม่แน่นอน ซึ่งสามารถวัดได้จากความน่าจะเป็นของสิ่งที่เกิดขึ้นหรือผลลัพธ์ของสิ่งที่เกิดขึ้น ซึ่งในแต่ละหน่วยงานทั้งองค์กรภาครัฐและภาคเอกชนอาจจะมีมุมมองในเรื่องความเสี่ยงที่แตกต่างกันหรือตรงข้ามกันได้ อย่างไรก็ตามบุคลากรในองค์กรต้องตระหนักรู้เสมอว่า ต้องไม่สร้างความเสี่ยงต่อองค์กรที่เกินกว่าองค์กรจะรับไหว แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของการหาโอกาสที่จะสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่หน่วยงานหรือองค์กรของตน จากประเด็นที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าความเสี่ยงมีประเด็นสำคัญ ดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยง คือ ความไม่แน่นอนที่จะได้ผลลัพธ์ตามเป้าประสงค์หรือไม่
- ความเสี่ยง คือ โอกาสหรือสถานการณ์ที่อาจจะทำให้องค์กรไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้
- ความเสี่ยง คือ การกระทำหรือสถานการณ์ที่อาจส่งผลทั้งทางด้านบวกและลบแก่องค์กรหรือหน่วยงาน
- ความเสี่ยง คือ บุคลากรในองค์กรต้องไม่เสี่ยงเกินกว่าที่องค์กรหรือหน่วยงานของตนจะสามารถรับไหว

ผลกระทบของความเสี่ยงอาจวัดได้จากแนวโน้มของเหตุการณ์ที่ไม่ต้องการให้เกิดขึ้น อย่างเฉพาะเจาะจงกับผลลัพธ์หรือความสูญเสียที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น ถ้ามองความเสี่ยงบนพื้นฐานแห่งความเป็นจริงจะพบว่า ความเสี่ยงสามารถพิจารณาได้ใน 2 แนวทาง คือความเสี่ยงที่สามารถ

คาดการณ์หรือป้องกันได้ และความเสี่ยงที่ไม่สามารถคาดการณ์หรือป้องกันได้ ถึงแม้ว่าความเสี่ยงจะดูเหมือนเป็นสิ่งที่ไม่ค่อยดีหรือน่าพิสมัยเท่าใดนัก แต่ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นก็อาจนำไปสู่ผลลัพธ์ได้ใน 2 ลักษณะเสมอ คือ โอกาสที่จะได้รับผลตอบแทนที่คุ้มค่าจากการยอมรับความเสี่ยง หรือในทางกลับกัน คือ โอกาสที่จะเกิดความเสียหายต่อการดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่ทำให้ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้ เราจึงต้องไม่ควรลืมว่าความเสี่ยงเหมือนเหรียญที่มี 2 ด้านเสมอ

การระบุถึงความเสี่ยงเป็นกระบวนการที่เปิดเผยและกำหนดว่าความเสี่ยงที่เป็นไปได้ขององค์กรมีอะไรบ้าง การระบุความเสี่ยงจะช่วยให้องค์กรสามารถที่จะได้รู้ว่ากิจกรรม หรือสถานที่ หรือทรัพยากรใดขององค์กรที่อยู่ในความเสี่ยง โดยทั่วไปการระบุถึงความเสี่ยงสามารถอธิบายได้ตามองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ประการดังต่อไปนี้

1. แหล่งของความเสี่ยง (Source of Risks)
2. ปัจจัยที่อันตราย (Hazard Factors)
3. ภัย (Peril)
4. ทรัพยากรที่มีโอกาสต่อความเสี่ยง (Resource Exposed to Risk)

นักวิชาการด้านการบริหารความเสี่ยงในต่างประเทศได้ให้วิธีการบริหารความเสี่ยงอย่างง่าย ๆ ที่เรียกว่า หลัก 4T หรือเรียกว่า Four Ts ดังนี้ (ปราชญา กล้าผจญ, 2551)

1. Terminate การทำให้ความเสี่ยงนั้นเล็กลงไป สะดุดหยุดไป ที่เสี่ยงก็กลับมาเป็นไม่เสี่ยงหรือที่เสี่ยงมากก็ลดน้อยลงกว่าเดิม และหมดสิ้นไปในที่สุด
2. Treat การแสวงหาแนวทาง เพื่อจัดการกับปัญหา เมื่อมีปัญหาก็ต้องแก้ไขที่ตัวปัญหานั้นเสมอ
3. Tolerate อดทน ยอมรับต่อความเสี่ยงที่เกิดขึ้น เมื่อเกิดมาแล้วต้องกระทำหน้าที่แล้วแล้วต้องเผชิญกับความเสี่ยงทั้งนั้น จึงต้องมีความอดทนต่อความเสี่ยงนั้น ๆ
4. Transfer ถ่ายโอนความเสี่ยงไปให้บุคคลอื่นรับเอาไปแทน เช่น บริษัทประกัน ถ่ายโอนความเสี่ยงในการประกันไปให้แก่บริษัทรับประกันภัยต่อ เป็นต้น

เมื่อเราทราบถึงปัจจัยความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่องค์กร ดังนั้นเราจึงควรมีวิธีการหรือเทคนิคในการรับมือกับความเสี่ยง มี 4 วิธีที่สำคัญ ได้แก่

1. การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance)
2. การควบคุมความเสี่ยง (Risk Control)
3. การคงไว้ซึ่งความเสี่ยง (Risk Retention)
4. การถ่ายโอนความเสี่ยง (Risk Transfer)

ความเสี่ยงเป็นความไม่แน่นอนต่อเหตุการณ์ในอนาคตที่ดูความสามารถขององค์กร หรือหน่วยงานในการบรรลุเป้าหมายที่พึงประสงค์ โดยทั่วไปความเสี่ยงจะมีผลกระทบต่อบริษัทที่สำคัญขององค์กรอยู่ 4 ประการด้วยกัน ได้แก่

1. บุคคลที่เกี่ยวข้องกับองค์กรทั้งหมด
2. ทรัพย์สินขององค์กร
3. รายได้
4. ชื่อเสียง

ข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศ

สภาหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber Of Commerce: ICC) ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ.1920 ที่กรุงปารีส (บริษัท ซี ฟลาย เซอร์วิส จำกัด, 2547) ได้ยกร่างข้อตกลงเงื่อนไขการส่งมอบของ (Delivery Terms) ขึ้นในปี ค.ศ. 1936 ในขณะนั้นมีใช้เพียง 6 ข้อตกลงเท่านั้น และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับการขยายตัวและวิวัฒนาการของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอยู่ตลอดเวลาจนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้ โดยเหตุที่การขนส่งสินค้าในปัจจุบันมีความก้าวหน้าและการขยายตัวและพัฒนา รูปแบบของการขนส่งอยู่เสมอตลอดเวลา ICC สภาหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber Of Commerce) จึงได้ปรับปรุงเงื่อนไขการส่งมอบให้ทันสมัยและสอดคล้องกับความเป็นจริงของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น นอกจากนั้น ยังเป็นการทำกฎระเบียบข้อตกลงการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศขึ้นเพื่อใช้ตีความเงื่อนไขการส่งมอบของที่มีรูปแบบต่าง ๆ กันให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายให้มีความชัดเจน และแน่นอนการแก้ไขปรับปรุงครั้งล่าสุดคือ ประกาศให้ Incoterms 2010 หรือเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2011 ซึ่งเป็นการแก้ไขและปรับปรุงจาก Incoterms 2000 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่า Incoterms เป็นข้อตกลงที่สภาหอการค้าระหว่างประเทศเป็นผู้กำหนดขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศใช้แทนการพรรณนาหรืออธิบายด้วยประโยคหรือข้อความยาว ๆ เพื่อแสดงถึงสิทธิและหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อและผู้ขายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยใช้คำย่อเป็นตัวอักษรภาษาอังกฤษ International Chamber of Commerce (ICC) ประกาศให้ Incoterms 2010 หรือเงื่อนไขการค้าระหว่างประเทศ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2011 โดยเพิ่มข้อกำหนดขึ้นใหม่ 2 ข้อ คือ DAT (Delivered At Terminal) และ DAP (Delivered At Place) แทนข้อกำหนดเก่า DAF, DES, DEQ และ DDU ข้อกำหนดในกลุ่มส่งมอบ

(Delivered) กำหนดไว้ว่าจุดส่งมอบสินค้า (Point of Delivery) เป็นที่เดียวกันกับสถานที่ปลายทาง (Place of Destination) ซึ่งใช้ได้กับขนส่งทุกรูปแบบ

DAT – Delivered at Terminal (Named Terminal at Port or Place of Destination)

เงื่อนไขสามารถใช้กับการขนส่งแบบใดก็ได้รวมทั้งใช้ได้กับการขนส่ง ที่ต้องใช้ทั้งสองโหมด สำหรับการส่งมอบสินค้านั้น ถือว่าผู้ขายได้ส่งมอบสินค้า เมื่อมีการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะที่บรรทุก ไปไว้ยังที่ที่ผู้ซื้อจัดไว้ ณ อาคารขนถ่ายสินค้า ในท่าเรือหรือปลายทางตามที่ระบุ

DAP – Delivered at Place (Named Place of Destination) เงื่อนไขผู้ขายตามเทอม

DAP จะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายต่าง ยกเว้นค่าภาษีและพิธีการนำเข้า และต้องรับผิดชอบต่อความเสี่ยงภัยจนสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง

Ex W- Ex works (Named Place of Delivery) เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุด

ภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้เตรียมสินค้าไว้พร้อมสำหรับส่งมอบให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขายเอง โดยผู้ซื้อจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าไปยังคลังสินค้าของผู้ซื้อเอง

FCA -Free Carrier (Named Place of Delivery) เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุด

ภาระการส่งมอบสินค้า เมื่อ ผู้ขายได้ ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งที่ผู้ขายต้องทำพิธีการส่งออกรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและความเสี่ยงภัยระหว่างการขนส่งจากสถานที่ของผู้ขายจนกระทั่งถึงสถานที่ของผู้รับขนส่งส่วนค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าและความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ไปยังจุดหมายปลายทาง เป็นของผู้ซื้อ

CPT- Freight/ Carriage Paid to (Named Place of Destination) เงื่อนไข การส่งมอบ

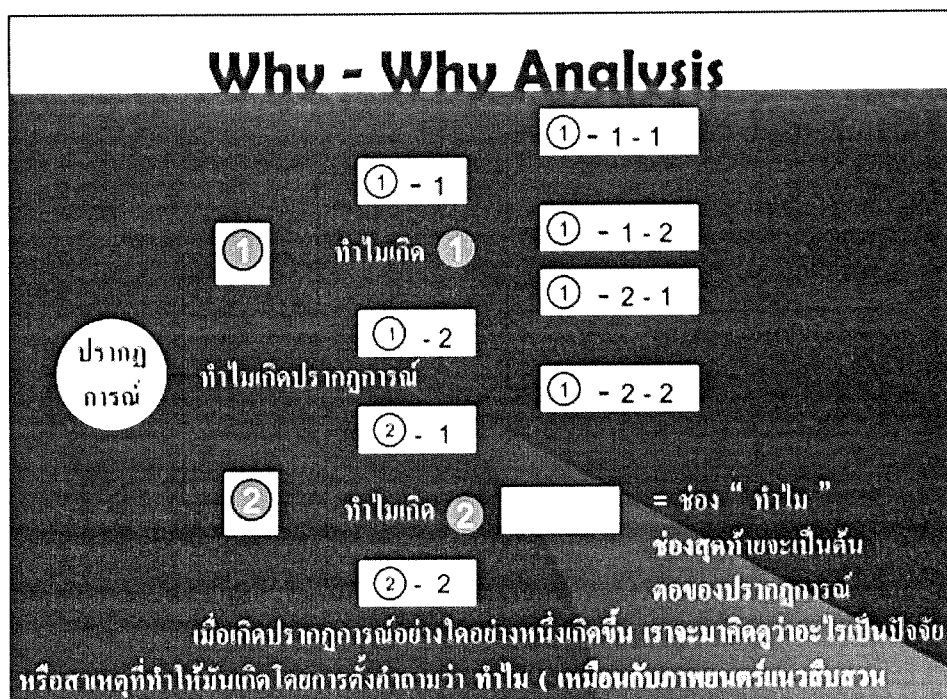
นี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทางผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออกและจ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงภัยในการขนส่งเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่สินค้าถูกส่ง มอบให้แก่ผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง

CIP-Freight/ Carriage and Insurance Paid to (Named Place of Destination)

เงื่อนไขการส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าเมื่อ ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับขนส่งที่ระบุโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้รับขนส่งสินค้าที่เมืองท่าต้นทาง ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

การวิเคราะห์ทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis)

การวิเคราะห์ทำไม-ทำไม (สมชัย อัครทิวา, 2545) เป็นเครื่องมือที่นิยมใช้กันมากโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเทคนิคการวิเคราะห์หาปัจจัยที่เป็นต้นเหตุของปรากฏการณ์หรือปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อให้ได้พบต้นตอ หรือรากเหง้าที่แท้จริงและที่สำคัญคือเพื่อนำไปสู่การแก้ไขและป้องกันการเกิดซ้ำต่อไปสำหรับขั้นตอนการทำการวิเคราะห์ทำไม-ทำไม มีดังนี้



ภาพที่ 2-2 วิธีการคิดของการวิเคราะห์ทำไม-ทำไม

1. วิเคราะห์ข้อเท็จจริงโดยไปดูต้นตอหรือสาเหตุจริง ๆ ให้รู้อย่างลึกซึ้งว่ามีที่มาที่ไปอย่างไรและลักษณะอาการเป็นอย่างไร โดยดูสถานการณ์จริงสภาพของจริงเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริง โดยควรวาดภาพประกอบด้วยจะทำให้เข้าใจง่าย
2. วิเคราะห์หาต้นตอของปัญหา โดยการวิเคราะห์หาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับปรากฏการณ์หรือปัญหาซึ่งทำได้โดยการถามทำไม ทำไม ไปเรื่อย ๆ จนเจอต้นตอของปัญหา
3. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ โดยทำการถามกลับไปกลับมาว่าสิ่งนั้น ๆ เป็นเหตุเป็นผล หรือมีความสอดคล้องกันเชิงตรรกะ (Logic) หรือไม่
4. วิเคราะห์หาวิธีการแก้ไขหรือป้องกัน จากการวิเคราะห์ขั้นสุดท้ายทำให้เราได้ทราบถึงต้นตอที่แท้จริง จากนั้นเราก็มาค้นหาวิธีการแก้ไขและมาตรการป้องกันการเกิดซ้ำ

5. นามมาตรการที่ได้ไปปฏิบัติจริง โดยการนำวิธีการแก้ไขและป้องกันดังกล่าวไปปฏิบัติ นอกจากนี้อาจนำวิธีการแก้ไขป้องกันดังกล่าวไปขยายผลกับสิ่งอื่น ๆ หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีความใกล้เคียงกันก็จะเป็นประโยชน์มากขึ้น

งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่ผู้ศึกษาใช้ในการทำวิจัยเรื่องนี้ คือ งานวิจัยของคุณสายใจชูวารีและอังกร

ลาภเนศ (2549) ซึ่งศึกษาผลกระทบขององค์กรที่ต้องการแก้ไขอย่างเร่งด่วนและศึกษาปัญหาราคาสินค้าที่สูงขึ้นที่เกิดจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้ารวมถึงการศึกษาและกำหนดกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหของราคาสินค้าที่สูงขึ้น ซึ่งวิธีการศึกษาคือการเปรียบเทียบเส้นทางการขนส่งสายใหม่และสายเก่าโดยการบรรจุสินค้าแบบตู้สินค้าโดยใช้กลยุทธ์ทางด้านต้นทุน Cost Strategy เพื่อบริษัทสามารถแข่งขันและพัฒนาธุรกิจให้เติบโตได้อย่างยั่งยืน จากการศึกษาพบว่าเส้นทางการขนส่งสินค้าจากทางถนนเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางรถไฟและวิธีการใช้พื้นที่ของตู้สินค้าในการบรรจุสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดทำให้สามารถลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าในเรื่องราคาโดยสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและส่วนแบ่งตลาดในต่างประเทศ

สุวินัย เนาวบุตร (2551) ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางไทย-เวียดนามใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ใช้บริการผู้ประกอบการขนส่งตู้สินค้าประจำเส้นทางไทย-เวียดนาม โดยใช้แบบสอบถามแบบ Discrete Choice เพื่อวิเคราะห์หาอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้ผู้ประกอบการ แล้วใช้โปรแกรม HieLow เพื่อทำการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธี Maximum Likelihood ซึ่งผลสรุปปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ผู้ประกอบการมากที่สุดคือ การจัดส่งสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนด รองลงมาคือ ตารางเวลาเดินเรือที่เหมาะสม รองลงมาอันดับสาม คือ อัตราค่าระวางสินค้าอันดับที่สี่ คือ โอกาสที่สินค้าจะเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง

จัตตุรงค์ เพลินหัด (2550) ได้ทำการศึกษาระบบต้นทุนและผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันต่อต้นทุนรวมและต่อผลกำไรของบริษัท และศึกษากลยุทธ์การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งของบริษัทพานาโซนิค ซึ่งจากการศึกษาพบว่าสาเหตุที่บริษัทมีกำไรลดลงเกิดจากการกีดกันซื้อของผู้บริโภคลดลง เนื่องจากราคาสินค้าปรับตัวสูงขึ้นเพราะการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน โดยใช้การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายของทุกกิจกรรมการขนส่งโดยแบ่งเป็นค่าใช้จ่ายคงที่และค่าใช้จ่ายแปรผันเพื่อนำมาวิเคราะห์ต้นทุนรวม และหาทางปรับปรุงแก้ไขการขนส่งของบริษัท

ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในกิจกรรมต่าง ๆ หรือปรับเปลี่ยนมาใช้ก๊าซ NGV ในการขนส่งของรถบรรทุกแทน

ธนสาร พานิชยากรณ์ (2551) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าของผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างของผู้ประกอบการ ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภคและฟังก์ชันอรรถประโยชน์สร้างแบบจำลองเพื่อทำนายพฤติกรรมในการเลือกรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าระหว่างรถไฟและรถบรรทุก จากผลการวิจัยพบว่ากลุ่มผู้ประกอบการในนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดเลือกรูปแบบการขนส่งตู้สินค้าโดยรถไฟ เนื่องจากปัจจัยราคาค่าขนส่งตู้สินค้าและ Closing Time เวลาปิดรับตู้สินค้าที่ทำเรือมีอิทธิพลมากต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง

เมตตา อารยะนรากุล (2551) ได้ทำการประเมินความเสี่ยงของการจัดการโซ่อุปทานในธุรกิจภาคการผลิต เพื่อประโยชน์ในการนำไปประยุกต์ใช้ในการพิจารณาอนุมัติสินเชื่อของสถาบันการเงิน โดยผู้วิจัยได้ศึกษากลุ่มตัวอย่างเป็นกรณีศึกษา 3 บริษัทที่มีความแตกต่างกันในเรื่องของความยาวของห่วงโซ่และความซับซ้อน โดยพิจารณาการประเมินออกเป็น 6 กิจกรรมตามการดำเนินการในโซ่อุปทาน โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูล โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็นสองส่วน คือ ส่วนของผู้เชี่ยวชาญและส่วนของบริษัทกรณีศึกษาทั้ง 3 บริษัท ซึ่งเป็นคำถามปลายเปิด ส่วนแรกผลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญจะเป็นตัวกำหนดความสำคัญเพื่อหาประสิทธิภาพในโซ่อุปทานและนำไปหาค่าระดับคะแนนความเสี่ยงเพื่อใช้ในการประเมินต่อไป ซึ่งผลการวิจัยพบว่าความเสี่ยงของการจัดการโซ่อุปทานมีความสัมพันธ์ไปทิศทางเดียวกับความเสี่ยงด้านการเงิน

วศันต์ สว่างวงศ์ (2549) เป็นการศึกษาประสิทธิภาพของการดำเนินงานการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟในเส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน รวมทั้งเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระดับการให้บริการของการรถไฟฟ้ในปัจจุบันโดยการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยใช้การสัมภาษณ์จากหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟและเอกชน หัวข้อในการเก็บรวบรวมข้อมูล เช่น ความสามารถในการขนส่ง ความถี่ในการขนส่ง ความปลอดภัยในการขนส่ง เป็นต้น จากการศึกษาพบว่า การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วยทางรถไฟมีปริมาณการให้บริการไม่เหมาะสมกับความต้องการ เนื่องจากข้อจำกัดในเรื่องของจำนวนเครื่อที่ใช้และปัญหาเรื่องงบประมาณแต่ในเรื่องของความปลอดภัยถือว่าได้เปรียบกว่าการขนส่งทางบก รูปแบบอื่น จึงทำให้ผู้ประกอบการหันไปใช้การขนส่งแบบรถบรรทุกมากขึ้น จึงทำให้การทางรถไฟสูญเสียรายได้

ศุภมิตร ศรีสวัสดิ์ (2551) ทำการศึกษาเรื่องศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ประกอบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เส้นทางไทย-เวียดนามใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นใช้

บริการผู้ประกอบการขนส่งผู้สินค้าประจำเส้นทางไทย-เวียดนาม โดยใช้แบบสอบถามแบบ Discrete Choice เพื่อวิเคราะห์หาอิทธิพลของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการผู้ประกอบการ แล้วใช้โปรแกรม HieLow เพื่อทำการประมาณหาค่าสัมประสิทธิ์ด้วยวิธี Maximum Likelihood ผลการศึกษาที่ได้ คือ ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการผู้ประกอบการมากที่สุดคือ การจัดส่งสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนด รองลงมาคือ ตารางเวลาเดินเรือที่เหมาะสม รองลงมาอันดับสามคือ อัตราค่าระวางสินค้า อันดับที่สี่ คือ โอกาสที่สินค้าจะเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่ง

สรุปการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อเส้นทางการขนส่ง การเลือกรูปแบบการขนส่ง การประเมินความเสี่ยงในการจัดการโซ่อุปทาน ล้วนต้องพิจารณาและวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของทุกกิจกรรมที่เกิดขึ้นในกระบวนการก่อนไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมหลักหรือกิจกรรมย่อยที่จะสามารถทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพื่อนำมาวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการขนส่งผู้สินค้าและปัจจัยความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นต่อการขนส่ง ในการเก็บรวบรวมข้อมูลก็จะเป็นการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการผู้สินค้าหรือใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ เพื่อนำมาวิเคราะห์เชิงสถิติให้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ และศึกษาจากวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาและวิจัยต่อไป

จากวรรณกรรมและบทความต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้น สามารถเป็นแนวทางให้กับผู้วิจัยในการศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการขนส่งโดยจะแยกวิเคราะห์ความเสี่ยงในเรื่องของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงและระยะเวลานำส่งเป็นสำคัญ และข้อมูลจะเก็บจากสถิติการจัดส่งสินค้าของบริษัท RMA Automotive Co., Ltd ของปี พ.ศ. 2552-2554 เป็นกลุ่มตัวอย่างในการนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาปัจจัย ความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อขนส่งสินค้าให้กับลูกค้ายังประเทศอัฟกานิสถาน เพื่อหาแนวทางแก้ไขหรือแนะนำแนวทางปรับปรุงเพื่อให้การจัดส่งสินค้าให้ถึงมือลูกค้าได้อย่างตรงเวลาและปลอดภัยมากที่สุด