

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าแบบตู้สินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน โดยมีขั้นตอนในการศึกษา ดังนี้ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปประเทศอัฟกานิสถาน

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. แหล่งข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล
4. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล
5. การนำเสนอผลงานวิจัย

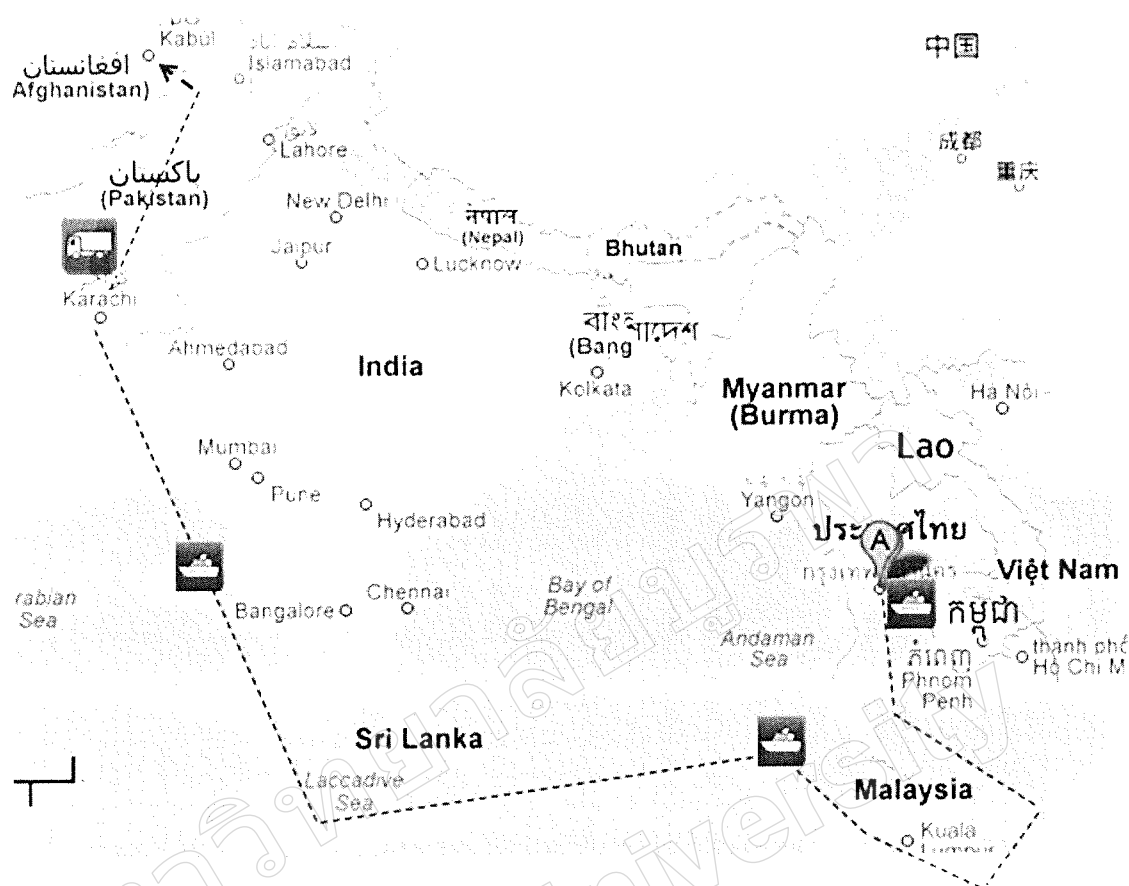
ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นที่เกี่ยวข้อง

1. เส้นทางขนส่งสินค้า

เนื่องจากประเทศอัฟกานิสถานเป็นประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล (Land Locked) ดังนั้นจึงต้องขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน จึงทำให้การขนส่ง-นำเข้าสินค้าหรือการค้าระหว่างประเทศมักเกิดปัญหา หรือไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ตามความต้องการ ช่องทางผ่านพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้านเพื่อนำสินค้าเข้า-ออกประเทศอัฟกานิสถานมีหลายช่องทาง เช่น Tajikistan Border Crossing, China Border Crossing, Pakistan Border Crossing, Uzbekistan Border Crossing, Iran Border Crossing, Turkmenistan Border Crossing เป็นต้น แต่เส้นทางการลำเลียงขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถานที่บริษัท RMA Automotive Co., Ltd ใช้ในการขนส่งมี 2 เส้นทางหลัก คือ

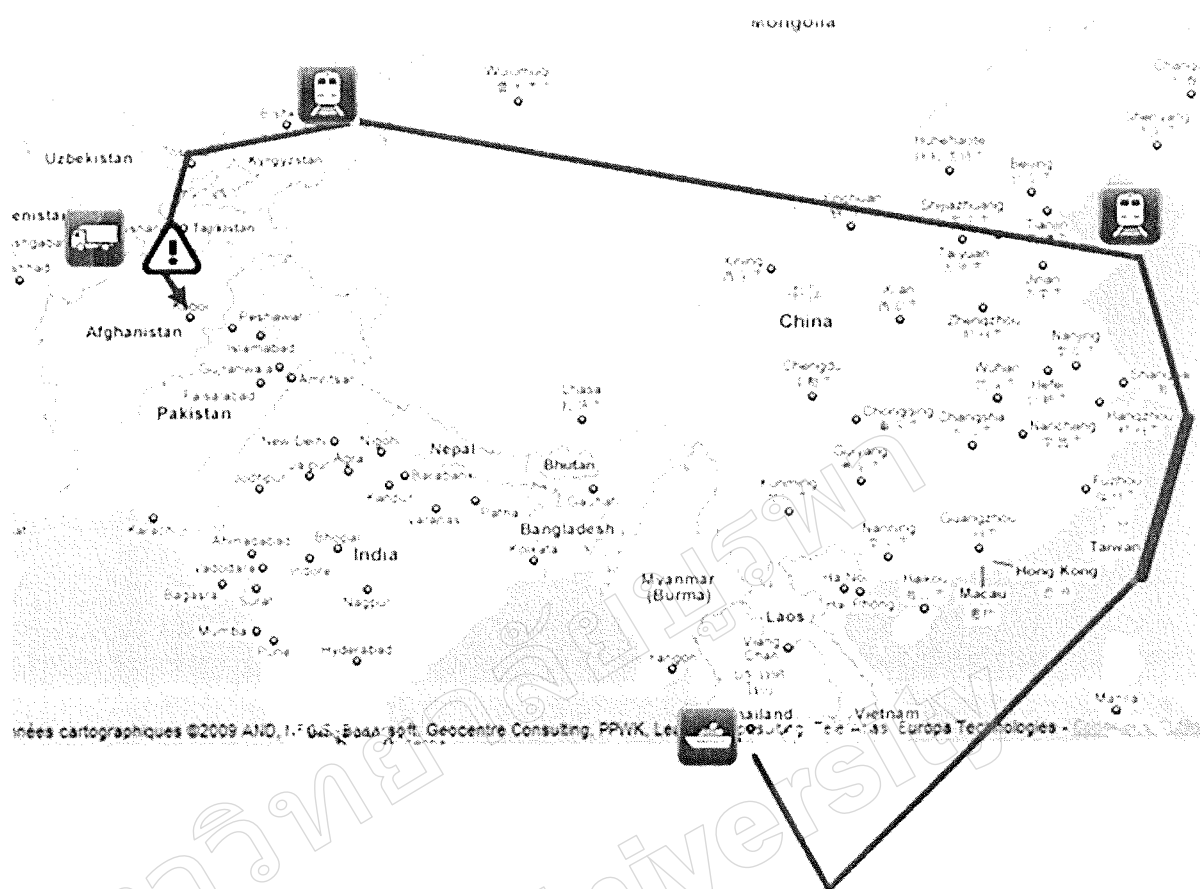
1.1 เส้นทางที่หนึ่งของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือคาราจี ประเทศปากีสถาน

เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่บริษัทส่วนใหญ่จะใช้ในการขนส่งสินค้ารวมถึงบริษัท RMA Automotive Co., Ltd ด้วย เป็นเส้นทางขนส่งทางทะเลจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทยไปยังท่าเรือ คาราจี (Karachi Port) ที่ประเทศปากีสถาน เพื่อเดินทางแบบ Trucking ตู้สินค้าไปยังช่องพรมแดน Peshawar ผ่านไปยังพรมแดน Torkham ที่ประเทศอัฟกานิสถาน เพื่อเดินทางไปยังเมืองคาบูล (Kabul) ดังแผนภาพด้านล่างนี้



ภาพที่ 3-1 เส้นทางที่หนึ่งของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือคาราจี ประเทศปากีสถาน

1.2 เส้นทางที่สองของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือ ชิงเต่า (Qingdao) ประเทศจีน
 เส้นทางนี้จะต้องเดินทางขนส่งทางทะเลเพื่อไปยังท่าเรือ ชิงเต่า (Qingdao) ประเทศจีน เพื่อเดินทาง
 ต่อโดยใช้รถไฟผ่านประเทศคาซัคสถานแล้วผ่านต่อไปยังประเทศอุซเบกิสถาน เพื่อเข้าสู่ประเทศ
 อัฟกานิสถานเพื่อเดินทางต่อไปเมือง คาบูล ประเทศอัฟกานิสถานดังแผนภาพด้านล่างนี้



ภาพที่ 3-2 เส้นทางที่สองของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือ ชิงเต่า (Qingdao) ประเทศจีน

แต่ในส่วนงานวิจัยเล่มนี้ได้นำสถิติการนำส่งสินค้าเฉพาะเส้นทางเส้นทางที่หนึ่งของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือคาราจี ประเทศปากีสถานเท่านั้น แต่เส้นทางที่สองของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือ ชิงเต่า (Qingdao) ประเทศจีนผู้วิจัยนำมาแสดงเพื่อเป็นทางเลือกให้กับบริษัทหรือองค์กรอื่นที่อาจจะสนใจใช้เส้นทางที่สองเป็นเส้นทางในการลำเลียงขนส่งสินค้าจะประเทศไทยไปเมืองคาบูลประเทศอัฟกานิสถาน

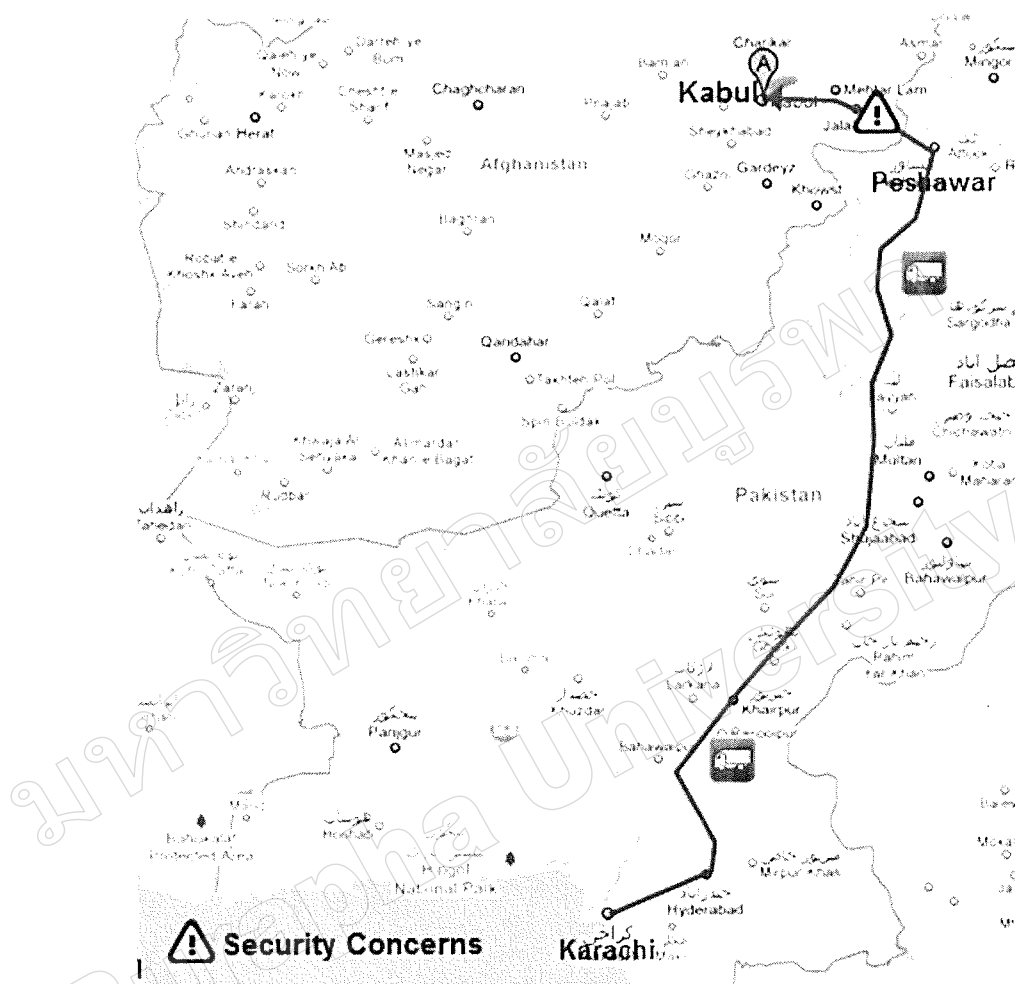
1. ขั้นตอนการลำเลียงสินค้าและระยะเวลาการนำส่งสินค้า

เส้นทางทั้งสองเส้นทางดังกล่าวข้างต้นจะมีขั้นตอน ระเบียบปฏิบัติในการผ่านด่านศุลกากรที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้นในการทำวิจัยเรื่องนี้จึงต้องศึกษาขั้นตอนการลำเลียงสินค้าเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ปัญหาและปัจจัยความเสี่ยงต่อไป

2. เส้นทางที่หนึ่งของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือคาราจี ประเทศปากีสถาน

ระยะเวลาการนำส่งสินค้าและกระบวนการในการนำส่งสินค้าของเส้นทางทางการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทยไปยังท่าเรือคาราจี (Karachi Port) ที่ประเทศปากีสถาน โดยมีวิธีการลำเลียงสินค้า ดังนี้

1.1.1 ระยะเวลาการเดินทางจากท่าเรือแหลมฉบังประเทศไทย เพื่อไปยังท่าเรือ Karachi ประเทศปากีสถาน ใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ย 15 วัน



ภาพที่ 3-3 เส้นทางขนส่งแบบรถบรรทุกจากท่าเรือคาราจี ไปเมืองคาบูล

1.1.2 เนื่องจากทางบริษัทมีเงื่อนไขกับลูกค้าในการขอยกเว้นภาษีขาเข้าจึงต้องดำเนินการพิธีการขอยกเว้นภาษีตั้งแต่ต้นทาง คือ เมือง Karachi ประเทศปากีสถาน ก่อนถึงจะสามารถเคลียร์สินค้าผ่านด่านกรมศุลกากรที่เมืองนี้ไปได้ ซึ่งกระบวนการนี้ต้องดำเนินการผ่านหลายหน่วยงาน ระยะเวลาโดยเฉลี่ยในการดำเนินขั้นตอนขอยกเว้นภาษีนี้นี้ประมาณ 18-26 วันทำการ (แต่การขอยกเว้นภาษีมิสามารถกระทำได้กับทุกชนิดสินค้า แต่ขึ้นอยู่กับว่าสินค้านั้น ๆ ผู้ใดหรือหน่วยงานใดเป็นผู้ส่งสินค้าเพื่อนำเข้ามาใช้ในประเทศอัฟกานิสถาน ซึ่งหน่วยงานส่วนใหญ่ที่สามารถขอยกเว้นภาษีได้ คือ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานทางการทหารของสหรัฐ เป็นต้น) มีขั้นตอน ดังนี้

- Memorandum Process คือ ขั้นตอนที่ทางลูกค้าต้องร่างหนังสือชี้แจงกับทางหน่วยงานราชการว่า จะมีการซื้อสินค้าประเภทใด จำนวนเท่าไร มีมูลค่าเท่าใด ซื้อสินค้ามาจากประเทศใด นำสินค้ามาใช้เพื่ออะไร เป็นต้น ซึ่งรายละเอียดต่าง ๆ ต้องชี้แจงผ่านทางหนังสือฉบับนี้ อย่างชัดเจนก่อนที่จะนำหนังสือนี้ส่งแก่กรมศุลกากร เมือง Karachi เพื่อพิจารณาโดยใช้เวลาประมาณ 5-7 วันทำการ และดำเนินการขั้นตอนต่อไป

- Exemption Form เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเอกสาร หรือ Memorandum Letter ผ่านแล้วจะมีการกรอกแบบฟอร์มขอยกเว้นภาษี โดยใช้เวลาดำเนินการไม่เกิน 1 วันทำการ

- Diplomatic Note เมื่อมีการขอยกเว้นภาษีก็จะมีผู้นำเอกสารทั้งหมดส่งไปยังสถานทูตสหรัฐอเมริกา (US Embassy) เพื่อออกหนังสือที่เรียกว่า Diplomatic Note ไปยังกระทรวงการต่างประเทศ Ministry of Foreign Affairs (MoFA) เพื่อขอให้มีการยกเว้นภาษีอนุมัติโดยใช้เวลาประมาณ 5-7 วัน

- Exemption process at MoFA (Ministry of Foreign Affairs) เมื่อมีการส่งหนังสือมายังกระทรวงการต่างประเทศทางกระทรวงจะมีการตรวจสอบความถูกต้องและออกหนังสือต่อไปยังกระทรวงการคลังต่อไป ซึ่งขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารครั้งนี้ใช้เวลาประมาณ 3-5 วันทำการ

- Exemption Process at MoF (Ministry of Finance) เมื่อมีหนังสือขอยกเว้นภาษีมาถึงกระทรวงการคลังจะมีการดำเนินการตรวจสอบเอกสารและอนุมัติประมาณ 4-6 วันทำการ และเมื่อได้รับการอนุมัติเอกสารจะถูกส่งไปยังสถานกงสุลของสหรัฐ (US Consulate)

1.1.3 เมื่อกระบวนการขอยกเว้นภาษีเสร็จสิ้นลง ทางผู้นำเข้าสินค้าต้องยื่นเอกสารตัวจริงทั้งหมดและใบขอยกเว้นภาษีให้กับ US Consulate เพื่อดำเนินพิธีการเคลียร์สินค้าออกจากท่าเรือการากีเพื่อไปยังเมือง Peshawar ขั้นตอนนี้ใช้ระยะเวลาประมาณ 7-8 วันทำการ

1.1.4 การเดินทางโดยรถบรรทุกหั่วลากตู้สินค้าจากท่าเรือ Karachi มาเมือง Peshawar ใช้ระยะเวลาเดินทางใช้เวลาประมาณ 3-5 วัน ขั้นตอนพิธีการกรมศุลกากรเช่นกันโดยใช้เวลาเคลียร์สินค้า 1 วันทำการ เพื่อนำสินค้าผ่านไปยัง เขตพรมแดน Torkham ประเทศอัฟกานิสถาน เพื่อลำเลียงสินค้าไปถึงเมือง Kabul ประเทศอัฟกานิสถาน

1.1.5 ระยะเวลาลำเลียงสินค้าจากเมือง Peshawar ไปยังเมือง Kabul ใช้ระยะเวลา 3-4 วันและก็ต้องมีการเคลียร์สินค้านำเข้าที่เมือง Kabul โดยใช้เวลา 1 วันทำการ จึงจะเสร็จสิ้นและนำตู้สินค้าส่งถึงมือลูกค้าได้และทางบริษัทจะได้รับเอกสาร Proof of Delivery เพื่อเป็นการยืนยันว่าลูกค้าได้รับสินค้าครบถ้วน

สรุปรวมระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย ไปยังท่าเรือการากี (Karachi Port) ที่ประเทศปากีสถาน เพื่อผ่านไปยังเมืองคาบูลประเทศ

อัฟกานิสถานมีรวมถึงระยะเวลาการดำเนินการขอยกเว้นภาษีด้วยระยะเวลาทั้งหมดโดยประมาณ 47-59 วันแต่หากเป็นสินค้าทั่วไปที่ไม่สามารถใช้สิทธิการขอยกเว้นภาษีได้นั้นเส้นทางนี้จะใช้เวลาเพียง 29- 33 วันเท่านั้น

1.2 เส้นทางที่สองของการขนส่งทางเรือจากประเทศไทยไปยังท่าเรือชิงเต่าประเทศจีน

ระยะเวลาการนำส่งสินค้าและกระบวนการในการนำส่งสินค้าของเส้นทางทางขนส่งทางทะเลจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทยไปยังท่าเรือ ชิงเต่า (Qingdao) ประเทศจีน โดยมีวิธีการลำเลียงสินค้า ดังนี้

1.2.1 ระยะเวลาเรือเดินทางจากท่าเรือแหลมฉบังประเทศไทย เพื่อไปยังท่าเรือ Qingdao ประเทศจีน ใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ย 10 วัน

1.2.2 เมื่อเรือทางมาถึงเมือง Qingdao ก็ต้องทำการเดินพิธีการกรมศุลกากรเข้าผ่านเสียก่อน โดยทางบริษัทจะจัดจ้างบริษัทตัวแทนในการจัดหาตารางรถไฟขนส่งสินค้าเพื่อเดินทางไปยังสถานีรถไฟเมือง Wuwei และดำเนินปฏิบัติงานนั้น ๆ ใช้เวลาประมาณ 5-7 วัน

1.2.3 เมื่อรถไฟเดินทางจากเมือง Wuwei เพื่อไปยัง Alashankou เขตเมืองซินเกียง ประเทศจีนซึ่งเป็นพรมแดนเชื่อมต่อไปยังประเทศคาซัคสถาน (Kazakhstan) มีระยะทางประมาณ 943 กิโลเมตร รถไฟใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 2 วัน

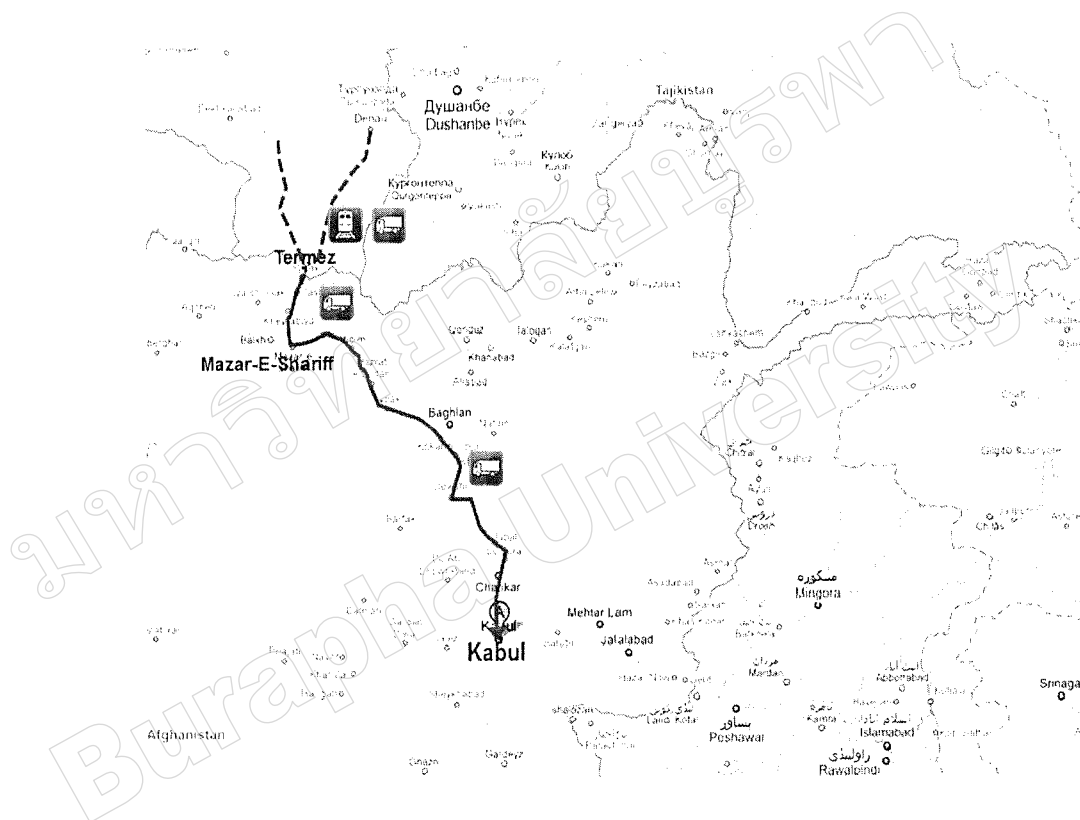
1.2.4 เมื่อรถไฟเดินทางมาถึง Alashankou ซึ่งเป็นพรมแดนจะข้ามไปยังประเทศคาซัคสถาน ที่ Dostyk Station ตรงจุดนี้จะต้องมีการดำเนินการลงทะเบียนการลำเลียงขนส่งและเดินพิธีการต่าง ๆ ใช้เวลาประมาณ 1-3 วัน

1.2.5 เมื่อรถไฟได้เดินทางผ่านข้ามมายัง Dostyk Station แล้ว ทางบริษัทตัวแทนต้องทำหนังสือเพื่อยื่นขออนุญาตผ่านทางไปยัง Galaba Station ประเทศอุซเบกิสถาน (Uzbekistan) และเมื่อได้รับใบอนุญาต (Green Light) ให้ลำเลียงสินค้าจาก Dostyk Station ไปยัง Galaba Station ทางเจ้าหน้าที่ของบริษัทตัวแทนจะดำเนินพิธีการกรมศุลกากร โดยใช้เวลาดำเนินการประมาณ 10-13 วัน ทั้งนี้ระยะเวลาในการดำเนินการขอใบผ่านทางนั้นถูกกำหนดด้วยจำนวนของผู้ใช้บริการผ่านทางซึ่งมีจำนวนมาก จึงทำให้เกิดการล่าช้าในการขออนุญาต

1.2.6 เมื่อเจ้าหน้าที่ดำเนินพิธีการขออนุญาตผ่านทางที่ Dostyk Station ได้สำเร็จ ก็สามารถลำเลียงสินค้าผ่านทางรถไฟเพื่อไปยัง Galaba Station ที่เขตเมือง Termez ที่ประเทศอุซเบกิสถาน ใช้เวลาเดินทางโดยรถไฟประมาณ 12-17 วัน รวมระยะทางทั้งสิ้นกว่าสองพัน กิโลเมตร ซึ่งระหว่างทางขนส่งนี้ก็ต้องผ่านสถานีต่าง ๆ ซึ่งต้องใช้เวลาในแต่ละจุดพอสมควร

1.2.7 เมื่อรถไฟเดินทางมาถึง Galaba Station ที่เขตเมือง Termez ที่ประเทศ อุซเบกิสถาน ก็ต้องมีการดำเนินการพิธีการผ่านกรมศุลกากร เพื่อจะเดินทางไปยัง Hairatan ประเทศ อัฟกานิสถาน โดยใช้เวลาในการดำเนินการพิธีการกรมศุลกากรประมาณ 5-7 วัน

1.2.8 เมื่อดำเนินการพิธีการเสร็จสิ้น ก็สามารถลำเลียงสินค้าต่อไปยัง Hairatan ประเทศ อัฟกานิสถาน โดยใช้เวลาประมาณ 7-10 วัน และจะมีการโอนถ่ายสินค้าเพื่อการ Trucking ต่อไปยัง เมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถานต่อไป



ภาพที่ 3-4 เส้นทางขนส่งแบบรถบรรทุกจากพรมแดนเขต Termez ถึงเมืองคาบูล

1.2.9 ระยะเวลาการลำเลียงสินค้าจาก Hairatan ไปยัง Kabul ประมาณ 2-3 วัน โดยการขนส่งแบบรถบรรทุก (Trucking)

1.2.10 เมื่อสินค้าถึงเมืองคาบูลเรียบร้อยแล้ว ก็จะมีการนำส่งสินค้าไปยังมือลูกค้า ภายใน 1 วันทำการ จึงจะเสร็จสิ้นและได้รับเอกสาร Proof of Delivery เพื่อเป็นการยืนยันว่าลูกค้า ได้รับสินค้าครบถ้วน

สรุปรวมระยะเวลาทั้งหมดที่ใช้ในการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย ไปยังชิงเต่า (Qingdao) ประเทศจีน เพื่อเดินทางต่อโดยรถไฟผ่านประเทศคาซัคสถานแล้วผ่าน

ต่อไปยังประเทศอุซเบกิสถาน เพื่อเข้าสู่ประเทศอัฟกานิสถานเพื่อเดินทางต่อไปยังเมือง คาบูล ประเทศอัฟกานิสถานระยะเวลาประมาณ 55-73 วัน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ข้อมูลการจัดส่งสินค้าอะไหล่รถยนต์แบบตู้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย ไปยังเมืองคาบูลประเทศอัฟกานิสถานของบริษัท RMA Automotive Co., Ltd ของปี พ.ศ. 2552-2554 จำนวน 50 ชิพเมนต์ และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงต่อการลำเลียงขนส่งสินค้าและการทำการค้ากับประเทศอัฟกานิสถานจำนวน 5 ท่าน ได้แก่

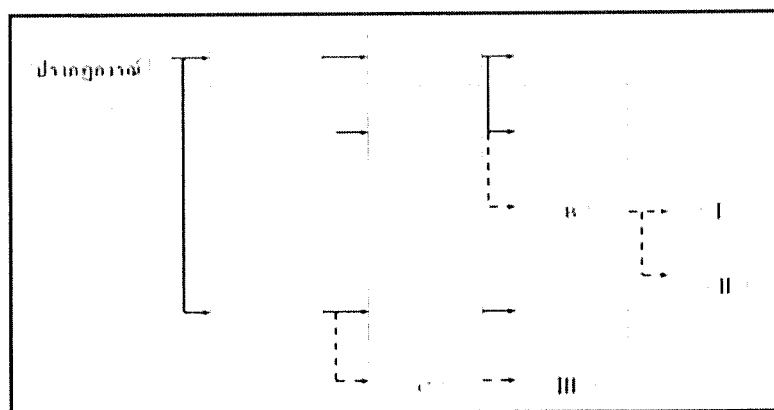
- เจ้าหน้าที่ตัวแทนออกของ แผนกโลจิสติกส์ ประจำสาขาคาบูล, อัฟกานิสถาน
- ผู้ช่วยผู้จัดการ แผนกโลจิสติกส์
- ผู้จัดการโลจิสติกส์ประจำภูมิภาคเอเชีย
- ผู้จัดการอาวุโส แผนกโลจิสติกส์
- ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไป ของบริษัท GLE Logistics Thailand Ltd

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษครั้งนี้ มุ่งเน้นศึกษาปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งแบบตู้สินค้าจากประเทศไทยไปประเทศอัฟกานิสถาน โดยใช้เทคนิค Why-Why Analysis มาช่วยในการวิเคราะห์ ค้นหาปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการขนส่งแบบตู้สินค้าการวิเคราะห์ ทำไม-ทำไม เป็นเครื่องมือที่นิยมมากใช้เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุของปัจจัยที่เป็นต้นเหตุของปรากฏการณ์หรือปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อให้พบต้นตอหรือรากเหง้าที่แท้จริงและที่สำคัญเพื่อนำไปสู่การแก้ไขและป้องกันการเกิดปัญหานี้ซ้ำต่อไป โดยมีวิธีการปฏิบัติดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อเท็จจริง โดยดูจากต้นตอหรือสาเหตุจริง ๆ ให้รู้อย่างลึกซึ้งว่ามีที่มาที่ไปอย่างไรโดยดูจากสถานการณ์จริง โดยการวาดรูปประกอบวิเคราะห์ตามแผนภาพที่ 3-1 เพื่อหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาโดยการถามทำไม ทำไม ไปเรื่อย ๆ จนเจอต้นตอของปัญหาคือปัจจัยท้ายสุดของแผนภาพ

เมื่อได้ต้นตอของปัจจัยความเสี่ยงที่ทำให้เกิดปัญหาดังกล่าว ก็จะเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของปัญหาที่เกิดขึ้นกับปัญหาที่เกิดขึ้นจริงกับปัจจัยต้นเหตุของการเกิดปัญหา จากนั้นหาแนวทางแก้ไขและปรับปรุงต่อไป



ภาพที่ 3-5 แผนภาพการวิเคราะห์ ทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis) (สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น), 2553)

3. เทคนิคการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ที่มีประสบการณ์ด้านการขนส่งสินค้าจากประเทศไทย ไปเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน โดยคำถามจะแบ่งออกเป็นสองส่วน ดังนี้

3.1 ส่วนแรกให้ผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านเรียงลำดับความสำคัญของปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบกับการขนส่งสินค้าแบบตู้สินค้าจากปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญมากที่สุด ไปหาปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญน้อยที่สุด โดยมีปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

3.1.1 ปัจจัยความเสี่ยงปัญหาการเมืองภายในและภาวะสงครามกลางเมือง

3.1.2 ปัจจัยความเสี่ยงด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์และภูมิประเทศที่ยากต่อการลำเลียงสินค้า

3.1.3 ปัจจัยความเสี่ยงด้านกรมศุลกากรในการเคลียร์สินค้าผ่านในแต่ละเขตพรมแดน

3.1.4 ปัจจัยความเสี่ยงด้านความสัมพันธ์หรือพันธมิตรขององค์กรและภาครัฐ

3.1.5 ปัจจัยความเสี่ยงด้านความเชื่อและศาสนา

3.2 ส่วนที่สอง เป็นการสอบถามพูดคุยในเชิงความคิดเห็น และให้ผู้เชี่ยวชาญได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจริงและปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าที่ทำให้ล่าช้ากว่ากำหนดและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจริง

แหล่งข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษานี้ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลทางสถิติจากการขนส่งสินค้าชนิดอะไหล่รถยนต์ โดยใช้การขนส่งรูปแบบตู้สินค้าของบริษัท RMA Automotive Co., Ltd ของปี พ.ศ. 2552-2554 จำนวน 50 ชิพเมนต์ จากแผนกส่งออกอะไหล่รถยนต์ ฝ่ายโลจิสติกส์เพื่อนำมาวิเคราะห์ข้อมูลแบบ

ทำไม-ทำไม เพื่อหาสาเหตุของปัจจัยความเสี่ยงที่ทำให้สินค้าส่งถึงมือลูกค้าล่าช้า และเกิดค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้เชี่ยวชาญรวมถึงผู้มีประสบการณ์โดยตรงด้านการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน เป็นข้อมูลเชิงบรรยายเพื่อนำความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญมาช่วยในการวิเคราะห์หาสาเหตุของปัจจัยความเสี่ยงและหาแนวทางแก้ไขต่อไป

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantity Data) จากการเก็บข้อมูลการนำส่งสินค้าจำนวน 50 ครั้งของปี พ.ศ. 2552-2554 นำมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติหาค่าร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) เทคนิคการวิเคราะห์ทำไม-ทำไม และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

การนำเสนอผลงานวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลทางสถิติของการนำส่งสินค้าอะไหล่รถยนต์ของบริษัท RMA Automotive Co., Ltd. จำนวน 50 ชิปเมนต์ ในปี พ.ศ. 2552-2554 การนำเสนอผลการวิจัยจะนำเสนอด้วยวิธีการเชิงพรรณนา และประกอบด้วยข้อมูลในรูปแบบตาราง และกราฟเพื่อจำแนกให้เห็นถึงความแตกต่างของแต่ละปัจจัยได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น