

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

อภิปรายผลการวิจัย

จากการนำข้อมูลการขนส่งสินค้าของเรือรถยนต์ของบริษัท RMA Automotive Co., Ltd. จำนวน 50 ครั้งของปี พ.ศ. 2552-2554 จากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูลประเทศอัฟกานิสถานโดยใช้เส้นทางผ่านพรมแดนปากีสถาน ได้เก็บรวบรวมข้อมูลทางสถิติในเรื่องของค่าใช้จ่าย ระยะเวลา รวมการนำส่งสินค้าและกระบวนการขอยกเว้นภาษีนำเข้าเพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าที่ล่าช้ากว่ากำหนด และเพื่อการศึกษาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการนำส่งสินค้ายังประเทศปลายทาง เพื่อนำไปสู่แนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวตามวัตถุประสงค์

การวิจัยนี้ได้นำข้อมูลทางสถิติของกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวมาแยกแยะและวิเคราะห์ตามหลักการทางสถิติ โดยใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ ทำให้ทราบว่าปัญหาค่าใช้จ่ายที่มีรายจ่ายสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ในเบื้องต้นเพราะการที่บริษัทดำเนินพิธีการกรมศุลกากรที่ท่าเรือ Karachi เป็นเวลานานมาก ทำให้ไม่สามารถนำตัวสินค้าออกมาจากท่าเรือได้ จึงทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายกับท่าเรือที่เรียกว่า Demurrage และเมื่อกระบวนการข้างต้นล่าช้าใช้เวลานานมากก็ทำให้ทางบริษัทคืนตัวสินค้าให้กับสายเรือล่าช้าด้วยเช่นกัน ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า Detention ที่ทางบริษัทต้องเสียให้กับสายเรือซึ่งทางบริษัทไม่สามารถคืนตัวสินค้าได้ทันตามกำหนดเวลาระยะที่กำหนด (Free Times) ทำให้ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เกิดขึ้น และค่าใช้จ่ายนอกเหนือการควบคุมและการคาดหมายอีกปัจจัย คือ ค่าสินบนเจ้าพนักงานในกรณีที่ถูกรับเป็นค่าดำเนินการแก้ไขเอกสารหรือค่าผ่านทางในการลำเลียงสินค้าที่ด่านประตูกี้ตาม ล้วนเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงที่ทางบริษัทต้องเสียให้กับการขนส่งนำเข้าสินค้าไปยังเมืองคาบูลประเทศอัฟกานิสถาน

และจากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติพบว่า กระบวนการขอยกเว้นภาษีเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการขนส่งซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อการลำเลียงขนส่งสินค้าประการหนึ่ง จากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติในตอนต้นที่ 2 ด้วยการนำเสนอในรูปแบบของกราฟเส้นจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีเพียงสามครั้งในการขนส่งสินค้าเท่านั้นที่มีระยะเวลารวมการนำส่งสินค้าที่น้อยกว่า 50 วัน และจากการวิเคราะห์ทางสถิติในตอนต้นที่ 3 การแสดงผลจากกราฟระยะเวลาดำเนินการขอยกเว้นภาษีเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาปกติที่ควรจะเป็น ปรากฏว่าทุกครั้งที่มีการขอดำเนินการยกเว้นภาษีจะเกิด

อุปสรรคและทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ทันเวลาที่กำหนดไว้คือ 18-26 วัน แต่ค่าเฉลี่ยระยะเวลาดำเนินการจริงทั้งหมดอยู่ที่ 69 วัน และผลการวิจัยจากตาราง

ที่ 4-5 ระยะเวลาทั้งหมดของการดำเนินงานขอยกเว้นภาษีนำเข้าในแต่ละขั้นตอน ทำให้ทราบว่าขั้นตอน Memorandum Letter เป็นขั้นตอนที่ใช้ระยะเวลาดำเนินการนานมากที่สุด ซึ่งขั้นตอนนี้เป็นส่วนการเตรียมเอกสารของลูกค้านำเข้าที่จะทำจดหมายชี้แจงราชการในการขอนำเข้าสินค้าและยกเว้นภาษีนำเข้าซึ่งควรที่จะจัดทำเสร็จสมบูรณ์ก่อนที่จะเรือจะเดินทางมาถึงท่าเรือ Karachi จากปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าว ผู้วิจัยได้นำเทคนิคการวิเคราะห์แบบทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis) มาช่วยในการศึกษาหาต้นตอสาเหตุของปัญหาและผลกระทบดังกล่าวที่เกิดขึ้น เพื่อหาแนวทางแก้ไข ทำให้ทราบปัจจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อกรขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปประเทศอัฟกานิสถานเพิ่ม

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เชี่ยวชาญในสาขาโลจิสติกส์ เพื่อนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุต้นตอของการเกิดปัญหาการขนส่งที่ล่าช้ากว่ากำหนดและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งผลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจะเห็นได้ว่าทุกท่านเห็นตรงกันว่าเส้นทางผ่านพรมแดนปากีสถานเป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด เพราะมีตารางเรือที่แน่นอน ระยะทางสั้นกว่าเส้นทางอื่น ค่าใช้จ่ายในการขนส่งถูกกว่าหากเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น แต่ต้องไม่มีปัจจัยเสี่ยงสภาวะทางการเมืองมาเกี่ยวข้อง ซึ่งจะเห็นได้ว่าทุกท่าน ตระหนักถึงปัญหาการเมือง ภาวะสงครามการเมืองภายใน และการทุจริต คอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ในการรับสินบน ดังนั้นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างองค์กร บริษัทกับทางเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่จะช่วยให้การดำเนินการต่าง ๆ ตามขั้นตอนนำสินค้าผ่านพรมแดนไปได้อย่างเรียบร้อย และไม่เกิดปัญหา และภูมิประเทศของปากีสถานและอัฟกานิสถาน และความเชื่อและศาสนาเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อกรลำเลียงขนส่งสินค้า

จากผลการศึกษาหาปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อกรลำเลียงขนส่งสินค้าจากตอนที่ 1-5 ทำให้สามารถสรุปปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อกรลำเลียงขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูลประเทศอัฟกานิสถานได้ ดังนี้

- ปัจจัยความเสี่ยงด้านค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม
- ปัจจัยความเสี่ยงของกระบวนการขอยกเว้นภาษีนำเข้า
- ปัจจัยความเสี่ยงเส้นทางการลำเลียงขนส่งสินค้า
- ปัจจัยความเสี่ยงเรื่องระยะเวลาการนำส่งสินค้า
- ปัจจัยความเสี่ยงปัญหาการเมืองภายในและภาวะสงครามกลางเมือง
- ปัจจัยความเสี่ยงด้านความสัมพันธ์หรือพันธมิตรขององค์กรและภาครัฐ

- ปัจจัยความเสี่ยด้านกรมศุลกากรในการเคลียร์สินค้าผ่านในแต่ละเขตพรมแดน
- ปัจจัยความเสี่ยด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์และภูมิประเทศที่ยากต่อการลำเลียงสินค้า
- ปัจจัยความเสี่ยด้านความเชื่อและศาสนา
- ปัจจัยความเสี่ยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

งานวิจัยเล่มนี้ทำให้เราทราบว่ามีความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจริงระหว่างการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถานด้วยกันแต่บางปัจจัยความเสี่ยงเราก็ไม่สามารถที่จะควบคุมหรือหลีกเลี่ยงได้ เช่น ปัจจัยความเสี่ยงปัญหาการเมืองภายในและภาวะสงครามกลางเมือง ปัจจัยความเสี่ยงด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์และภูมิประเทศ เป็นต้น ดังนั้นเราจึงควรตระหนักและให้ความสำคัญกับการวางแผน และหาแนวทางแก้ไขปัญหาเพื่อหลีกเลี่ยงปัจจัยความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งซึ่งจะมีผลกระทบทำให้เกิดความล่าช้าของการขนส่ง และค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงเกินกว่าการคาดการณ์ไว้ ตัวอย่างแนวทางแก้ไขปัญห เช่น การจัดทำ Memorandum Letter แทนลูกค้าและการฝึกอบรมการให้ความรู้ และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเรื่องการนำเข้าสินค้า การปรับปรุงและพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการกระบวนการทำงาน และการพิจารณาเลือกใช้ผู้ประกอบการขนส่งที่มีคุณภาพมากกว่าการคำนึงการลดต้นทุนการขนส่งเป็นสำคัญ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยฉบับนี้เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจริงระหว่างการลำเลียงขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน จะเป็นประโยชน์ให้แก่บริษัทหรือองค์กรที่ทำการค้าระหว่างประเทศกับอัฟกานิสถาน ทำให้ตระหนักถึงภาวะความเสี่ยงต่าง ๆ และค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่จะเกิดขึ้นขณะการขนส่งสินค้า ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการศึกษาความเสี่ยงนี้เพื่อการวิจัยในครั้งต่อไป

งานวิจัยนี้ศึกษาเฉพาะความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการลำเลียงสินค้าผ่านเส้นทางปากีสถานเท่านั้น ซึ่งหากมีการวิเคราะห์เปรียบเทียบความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายกับเส้นทางลำเลียงขนส่งเส้นทางอื่น และศึกษาเพิ่มเติม อาจจะทำให้องค์กรหรือบริษัทที่ทำการค้ากับประเทศอัฟกานิสถานมีเส้นทางขนส่งให้เลือกเพิ่มเติมมากขึ้น

1. การศึกษาวิจัยฉบับนี้เน้นการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงทางการขนส่งลำเลียง และเรื่องของค่าใช้จ่ายของต้นทุนการขนส่ง หากมีการวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงทางการเมือง การปกครองภายในหรือปัจจัยความเสี่ยงด้านอื่น ๆ อย่างลึกซึ้ง ก็จะทำให้บริษัทหรือองค์กรได้ตระหนัก

ถึงภาวะความเสี่ยงด้านต่างๆมากขึ้นที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง เพื่อวางมาตรการป้องกันและหลีกเลี่ยงต่อไป

2. ปัจจัยความเสี่ยงที่ได้จากการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว อาจจะมีการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ของโลกปัจจุบันในขณะนั้น ซึ่งหากมีการนำการวิจัยนี้ไปพัฒนาต่อไปจึงควรคำนึงถึงความแตกต่างและสมมติฐานในการวิจัยด้วย

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University