

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว
Factors which Affect Charterer's Decision to Charter Tanker Vessel for Transportation
of Liquidity Cargoes.

มังกร เบญจรัตน์ภรณ์ (Mangkorn Benjarattanaporn)* นิดย์ สัมมาพันธ์ (Nid Sammapan)**

วินิจ วีรยางกูร (Vinich Veerayangkur)**

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว โดยทำการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการใช้แบบสอบถาม 38 ชุด โดยวิธีการแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบค่าสมการ โดยสถิติที่ใช้ในการทดลองได้แก่ One way ANOVA โดยผลการวิจัยพบว่า องค์การธุรกิจผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยพิจารณาปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา (ค่าระวางบรรทุกสินค้า) ด้านช่องทางการให้บริการ ด้านการส่งเสริมการขาย ด้านประสิทธิภาพของบุคลากร ด้านคุณลักษณะของเรือขนส่งสินค้า และด้านกระบวนการให้บริการ ในระดับการตัดสินใจมาก และลำดับความสำคัญต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า คือ อัตราค่าระวางบรรทุกสินค้า ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้าในการขนส่ง ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ เรือเปลือกสองชั้น-ท้องสองชั้น และขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง เป็น 5 ปัจจัยแรกที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว

ABSTRACT

The research aimed to objective about the Factors which Affect Charterer's Decision to Charter Tanker Vessel for Transportation of Liquidity Cargoes by using the primary data, which are the thirty-eight questionnaires. The questionnaires were use for data analyzes of charterers by Frequency, Percentage, Mean, Standard Deviation, and One way ANOVA. The findings were as follows:- The Factors influence the decision in charter liquidity tankers involved the cargo types, vessel types, freight rate. However business channel in advertising and promotion operations services of crews and staff, also give and interest in making the decision easier. The Charterer's of priority involving decision in charter liquidity tankers to carry cargo for transportation as following :- (1) Freight Rate, (2) Transportation Cargo Safety, (3) Terms and Condition of Charter Party, (4) Vessel's Double Hull-Double Bottom, (5) Vessel's Capacity Loadable, than the 5 factors of decision for charter the vessel to transportation liquidity cargoes.

คำสำคัญ : เช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งสินค้าเหลว

Key Words : Charter Tanker Vessel, Transportation of Liquidity Cargoes.

*มหาวิทยาลัย หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการตลาด คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกริก

** รองศาสตราจารย์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกริก

บทนำ

การขนส่งเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างมาก เนื่องด้วยเป็นพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาและกำหนดความเกี่ยวพันระหว่าง การขนส่งและด้านอื่น ๆ ในทางเศรษฐกิจของประเทศ เพราะ มิฉะนั้นก็จะทำให้ปัจจัยทางด้านการขนส่งนั้นกลายเป็น อุปสรรคต่อการขยายตัวของส่วนอื่นๆ ในเศรษฐกิจ บทบาทของการขนส่ง จึงส่งผลกระทบต่อ การพัฒนาของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นพิจารณาในระดับ ภายในประเทศหรือในระดับระหว่างประเทศ ที่ให้ ความสำคัญต่อภาคธุรกิจการขนส่ง เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งสภาพแวดล้อมแห่งการ แข่งขันทางธุรกิจด้านการขนส่งที่ทวีความรุนแรงและมึ ความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยต่อการ เชื่อมโยงของระบบเศรษฐกิจในการการเคลื่อนย้าย วัตถุดิบและปัจจัยการผลิตของสินค้าหรือเพื่อการบริโภค จากแหล่งผลิตไปถึงผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็วและ ประหยัดค่าใช้จ่ายๆ ที่เกิดขึ้นจากกระบวนการขนส่ง สินค้า การขนส่งเปรียบเสมือนเป็นหัวใจสำคัญของทุก ภาคส่วนของระบบธุรกิจ เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีส่วน ในการเชื่อมโยงและสนับสนุนกิจกรรมอื่นๆ ของ กระบวนการผลิต การบริโภค การจัดการคลังสินค้า รวมไปถึงการให้บริการลูกค้า การขนส่งถือเป็นหนึ่งใน ต้นทุนและเป็นสัดส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในการ กำหนดราคาสินค้า อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายในส่วน ของกิจกรรมนี้ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับต้นทุนทั้งหมด ซึ่งการ เคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือปัจจัยการผลิตเหล่านั้น มีความ จำเป็นที่ต้องใช้ระบบการขนส่งที่มีความเหมาะสม ทั้งนี้ อาจจะขึ้นอยู่กับลักษณะของรูปแบบการขนส่ง ประเภท ของสินค้า เส้นทาง การขนส่ง ตำแหน่งที่ตั้ง และปริมาณ ของสินค้า ซึ่งในปัจจุบันรูปแบบระบบการขนส่ง แบ่งแยกได้ตามลักษณะได้ดังนี้ คือ ทางบก ทางน้ำ ทาง อากาศ และทางท่อ

ธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ประเภท สินค้าเหลว ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาการค้า

ภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ธุรกิจดังกล่าวก็ ไม่เป็นที่รู้จักแพร่หลาย การศึกษาเพื่อเผยแพร่ทาง วิชาการในเรื่องนี้ก็มีน้อยมาก และแม้ว่าการประกอบ กิจกรรมบริการขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีขอบข่ายของการ ปฏิบัติงานที่กว้าง การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ให้กับบุคคลหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการใช้บริการเช่าเรือ ขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว แต่ไม่ทราบถึง ปัจจัยการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือดังกล่าวจากใช้ บริการผู้เช่าเรือ เพื่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าประเภท เหล่านี้ จึงมีความน่าสนใจที่จะศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพล ต่อตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว เพื่อนำข้อมูลและผลการศึกษาที่ได้ เป็นแนวทางสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องไปใช้ในการปรับปรุง พัฒนาคุณภาพและมาตรฐาน การให้บริการของธุรกิจเรือ ขนส่งสินค้าทางทะเล ตลอดจนเพื่อวางแผนการตลาด ที่ เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพทั่วไปขององค์การธุรกิจที่ ดำเนินการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับ สินค้าเหลว
2. เพื่อหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการ เช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว
3. เพื่อวัดระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มี อิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทาง ทะเล สำหรับสินค้าเหลว
4. เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการ ตัดสินใจขององค์การธุรกิจผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่ง สินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว
5. เพื่อค้นหาปัญหาและข้อขัดข้องที่เกิดจากการใช้ บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ได้แก่ ปัจจัยทางด้านส่วน ประสมทางการตลาด ด้านการตลาดของธุรกิจบริการ ด้านธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อนำไปใช้ใน

วางแผน ปรับปรุง และพัฒนาในการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว ซึ่งการวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจขององค์กรธุรกิจผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล และเพื่อค้นหาปัญหาและข้อขัดข้องที่เกิดจากการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเน้นเฉพาะองค์กรธุรกิจที่ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว อาทิเช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันพืชสกัด ผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ ก๊าซธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์สินค้าเหลวอื่น ๆ

2. ขอบเขตด้านพื้นที่ ได้แก่ องค์กรธุรกิจที่ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว เฉพาะที่มีสถานประกอบในประเทศไทย และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมีการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางภายในประเทศไทย และระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อันได้แก่ ประเทศไทย กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ พม่า อินโดนีเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และบรูไน

3. ขอบเขตด้านประชากร ได้แก่ กลุ่มองค์กรธุรกิจที่เคยใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว (ข้อมูลของบริษัท วี.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ในปีพุทธศักราช 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551)

4. ขอบเขตด้านระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล ทำการสำรวจเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2552 ถึง วันที่ 15 กันยายน 2552

วิธีการวิจัย

ทำการวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์แบบเชิงปริมาณ มีขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยตามลำดับ ดังนี้

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลและการสุ่มตัวอย่าง
2. การออกแบบปัจจัยและเกณฑ์ในการวิเคราะห์
3. การทดสอบและแก้ไขแบบสอบถาม
4. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

5. วิธีการนำเสนอและรายงานผลการวิจัย

6. ระยะเวลาในการทำวิจัย

ผลการวิจัย

สภาพทั่วไปขององค์กรธุรกิจที่ดำเนินการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว พบว่า องค์กรธุรกิจประเภทบริษัทมหาชนเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาเป็นบริษัทจำกัด และเป็นหุ้นส่วนจำกัด สถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ขององค์กรธุรกิจเหล่านั้นส่วนมาก มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ ประเทศไทย รองลงมาจะอยู่ในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศสิงคโปร์, ประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย และประเทศสหรัฐอเมริกา องค์กรธุรกิจที่กล่าวมานั้นจะมีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจยาวนานมากกว่า 10 ปี ด้านขอบเขตพื้นที่การให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ส่วนมากมีการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ส่วนองค์กรธุรกิจที่มีการขนส่งแต่ภายในประเทศไทยมีจำนวนไม่มากนัก ซึ่งลักษณะประเภทสัญญาเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีหลายวิธีการเช่าเรือขนส่งสินค้า แบบเที่ยวเรือ (Voyage Sport Charter) มากที่สุด ส่วนแบบสัญญาขนส่ง (Contract of Affreightment) จะเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศเป็นส่วนมาก และแบบระยะเวลา (Time Charter) จะมีสัดส่วนที่น้อย ส่วนแบบระยะเวลา (Bareboat Charter) ไม่มีองค์กรธุรกิจใดใช้วิธีการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลในลักษณะประเภทนี้ ส่วนการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลอีกประเภทหนึ่ง คือ แบบเที่ยวต่อเนื่อง (Consecutive Voyages) จะนิยมใช้กันในกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด แต่ไม่มากนัก

กลุ่มผลิตภัณฑ์ที่องค์กรธุรกิจต่าง ๆ ทำการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ผลิตภัณฑ์สินค้าน้ำมันเชื้อเพลิง และกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันหล่อลื่น เป็นจำนวนเท่า ๆ กัน ส่วนกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด, กลุ่มผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์, กลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันดิบ, กลุ่มผลิตภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติเหลว จะรองลงมาตามลำดับ ส่วนกลุ่มผลิตภัณฑ์ยางมะตอย และกลุ่มผลิตภัณฑ์อื่น

(กากน้ำตาล) จะทำการเช่าเรือขนส่งสินค้าจำนวนน้อย ทางด้านปริมาณจำนวนสินค้าที่ดำเนินการเช่าเรือขนส่งสินค้า พบว่า องค์การธุรกิจมีการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้ามากกว่า 50,000 ตัน เป็นส่วนมาก และมีอีกหลายองค์การธุรกิจที่ขนส่งสินค้าน้อยกว่า 10,000 ตันต่อเดือน ส่วนที่มีปริมาณการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้ามากกว่า 50,000 ตันต่อเดือนนั้น เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง และกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด และส่วนปริมาณการขนส่งสินค้านี้ระหว่าง 40,001 ถึง 50,000 ตันต่อเดือน, ระหว่าง 30,001 ถึง 40,000 ตันต่อเดือน และระหว่าง 20,001 ถึง 30,000 ตันต่อเดือน เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด และปริมาณการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้านี้ระหว่าง 10,000 ถึง 20,000 ตันต่อเดือน เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันหล่อลื่นหรือเคมีภัณฑ์ และปริมาณขนส่งสินค้าน้อยกว่า 10,000 ตันต่อเดือน เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันหล่อลื่นและน้ำมันพืชสกัด ส่วนปริมาณที่ขวเรือที่ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ส่วนมาก มีปริมาณที่ขวเรือมากกว่า 25 ที่ขวเรือต่อเดือน ปริมาณที่ขวเรือที่ให้บริการเช่าขนส่งสินค้าจะมีความสัมพันธ์กับขนาดระวางบรรทุกของเรือ ซึ่งการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงภายในประเทศไทย มีขนาดระวางบรรทุกของเรือที่เหมาะสม ระหว่าง 2,000 ถึง 2,500 ตัน เพื่อเหมาะสมต่อขนาดของท่าเทียบเรือร่อนน้ำ ถึงเก็บน้ำมันบนบก เป็นต้น จึงมีปริมาณความถี่ของที่ขวเรือที่มาก แต่ปริมาณสินค้าต่อที่ขวไม่มากนัก สำหรับสินค้าประเภทผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด ปริมาณการให้บริการขนส่งสินค้าต่อที่ขวอยู่ระหว่าง 2,000 ถึง 10,000 ตันต่อที่ขวเรือ ซึ่งการปริมาณขนส่งสินค้าต่อที่ขวภายในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีขนาดของปริมาณสินค้านี้ระหว่าง 2,000 ถึง 5,000 ตันต่อที่ขว ส่วนปริมาณขนส่งสินค้าต่อที่ขวเรือระหว่าง 6,000 ถึง 10,000 ตันต่อที่ขว จากประเทศมาเลเซียหรืออินโดนีเซีย ขนส่งไปยังเป็น ประเทศปากีสถาน-อินเดีย-บังกลาเทศ-จีน เป็นต้น ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีการบริโภคน้ำมันปาล์ม เป็นจำนวนมากต่อเดือน

ด้านช่องทางในการติดต่อเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล โดยส่วนมากจะดำเนินการผ่านบริษัทนายหน้าเพราะได้รับความสะดวกในการติดต่อหาเรือในการขนส่งสินค้า ส่วนบริษัทที่ดำเนินการเองนั้นส่วนมากจะเป็นองค์การธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการต่อรองและสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างเจ้าของบริษัทเรือผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้ากับผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า

กลุ่มองค์การธุรกิจที่ดำเนินการติดต่อเช่าเรือโดยตรงกับบริษัทเจ้าของบริษัทเรือผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล จะเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น โดยกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด องค์การธุรกิจผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล จะนิยมใช้บริการผ่านบริษัทนายหน้าในการจัดหาเรือเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า ด้วยเพราะว่าบริษัทนายหน้าจะมีช่องทางที่หลากหลายกว่าในการติดต่อขอใช้บริการเช่าเรือกับเจ้าของบริษัทเรือต่าง ๆ ที่ให้บริการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจสากลที่มีเจ้าของบริษัทเรือผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าจากหลายประเทศ เพื่อเป็นส่วนบริการติดต่อจัดหาเรือตามความต้องการขององค์การธุรกิจผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล อันเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า และบริษัทเจ้าของเรือผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งการดำเนินการของบริษัทนายหน้าจะได้รับค่านายหน้าจากเจ้าของบริษัทเรือจากอัตราค่าระวางขนส่งสินค้าที่เจ้าของบริษัทเรือผู้ให้บริการได้รับ

ส่วนการดำเนินการติดต่อใช้บริการเช่าเรือผ่านช่องทางอื่น ๆ เป็นการดำเนินการขององค์การธุรกิจที่บริษัทแม่ เป็นผู้ดำเนินการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล โดยผ่านสำนักงานสาขาที่มีสถานที่ตั้งอยู่ ณ ประเทศสิงคโปร์ เป็นองค์การธุรกิจกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว พบว่า องค์การธุรกิจผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล

ให้ความสำคัญต่อปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนี้ (1) ด้านกระบวนการให้บริการและการปฏิบัติงาน (2) ด้านผลิตภัณฑ์ (3) ด้านการส่งเสริมการขาย/โฆษณาประชาสัมพันธ์ (4) ด้านราคาค่าบริการขนส่งและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ (5) ด้านประสิทธิภาพการให้บริการของบุคลากร (6) ด้านช่องทางการให้บริการและการจัดจำหน่าย และ (7) ด้านคุณลักษณะทางกายภาพของเรือขนส่งสินค้า โดยมีระดับปัจจัยการตัดสินใจแต่ละด้าน ดังต่อไปนี้

1. ด้านกระบวนการให้บริการและการปฏิบัติงาน มีการตัดสินใจภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์เป็นรายปัจจัย พบว่า มีระดับการตัดสินใจในระดับมากที่สุด คือ เรือมีประวัติการสูญหาย-เสียหายของสินค้า ส่วนมีระดับการตัดสินใจมาก จำนวน 4 ปัจจัย คือ ความรับผิดชอบของการให้บริการ ความพร้อมในการให้บริการ ความสะดวกในการติดต่อประสานงาน และ ความยืดหยุ่นต่อการร้องขอจากผู้เช่าเรือ

2. ด้านผลิตภัณฑ์ มีการตัดสินใจภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์เป็นรายปัจจัย พบว่า มีระดับการตัดสินใจในระดับมากที่สุด คือ ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้า และขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง ส่วนระดับการตัดสินใจในระดับมาก คือ ประสิทธิภาพของสินค้า 3 เทียบเรือลำสุดท้าย ความเที่ยงตรงของการให้บริการ ระยะเวลาที่เรือใช้ในการขนส่ง ความรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้าของเรือ และมาตรฐานคุณภาพเรือจากสถาบันตรวจเรือ ส่วนระดับการตัดสินใจปานกลาง คือ อายุเรือ

3. ด้านการส่งเสริมการขาย/การโฆษณาประชาสัมพันธ์ มีการตัดสินใจภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์เป็นรายปัจจัย พบว่า มีระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ ส่วนปัจจัยที่เหลือมีระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ ชื่อเสียงภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือของบริษัทเรือ การแจ้งข่าวสารตำแหน่งเรือที่พร้อมให้บริการ คุณภาพการให้บริการผ่านบริษัทนายหน้า และลูกค้าสัมพันธ์

4. ด้านราคาค่าบริการขนส่งและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ มีการตัดสินใจภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์เป็นรายปัจจัย พบว่า มีระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ อัตราค่าระวางขนส่งสินค้า ส่วนระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ อัตราค่าเช่าเชยเกินเวลา อัตราระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้า และกำหนดการชำระค่าระวางสินค้า ส่วนระดับการตัดสินใจปานกลาง คือ การคิดค่าขนส่งแบบเหมาจ่ายบรรทุกเต็มลำเรือ และประกันภัยสินค้าส่วนเพิ่ม (เรืออายุเกิน 15 ปี)

5. ด้านประสิทธิภาพของการให้บริการของบุคลากร มีการตัดสินใจภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์เป็นรายปัจจัย พบว่า ไม่มีระดับการตัดสินใจมากที่สุด โดยมีระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ บุคลากรประจำเรือมีความรู้ความชำนาญ การปฏิบัติงานของฝ่ายเช่าเรือ บุคลากรปฏิบัติการเรือ และการปฏิบัติงานของบริษัทนายหน้า ส่วนระดับการตัดสินใจปานกลาง คือ การปฏิบัติงานของบริษัทตัวแทนเรือ

6. ด้านช่องทางการให้บริการและการจัดจำหน่าย มีการตัดสินใจภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์เป็นรายปัจจัย พบว่า ไม่มีระดับการตัดสินใจมากที่สุด โดยมีระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ เส้นทางให้บริการ/ขอบเขตการให้บริการ การติดต่อใช้บริการเช่าเรือผ่านบริษัทนายหน้า และตำแหน่งหรือสถานที่เรือเปิดให้บริการขนส่ง ส่วนระดับการตัดสินใจปานกลาง คือ การรับรู้ข่าวสารการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล และการติดต่อใช้บริการเช่าเรือโดยตรงกับเจ้าของเรือ

7. ด้านลักษณะทางกายภาพของเรือขนส่งสินค้า มีการตัดสินใจภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อวิเคราะห์เป็นรายปัจจัย พบว่า มีระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ เรือเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น ส่วนมีระดับการตัดสินใจมากที่สุด คือ ประเภทชนิดของถังระวางบรรทุกสินค้า และเรือมีอุปกรณ์ทำความร้อนให้กับสินค้า ส่วนมีระดับการตัดสินใจปานกลาง ระวางบรรทุกขนส่งสินค้าได้หลายประเภทชนิด ส่วนมีระดับการตัดสินใจน้อย คือ เรือเปลือกชั้นเดียว-ท้องเรือสองชั้น

การวิเคราะห์ระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยตัวแปรส่วนประสมทางการตลาดที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว มีระดับความสำคัญ 10 อันดับปัจจัยแรก ดังนี้ ปัจจัยอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า, ปัจจัยความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้าในการขนส่ง, ปัจจัยด้านข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ, ปัจจัยเรือเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น, ปัจจัยขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง, ปัจจัยเรือมีประวัติการสูญหาย-เสียหายของสินค้า, ปัจจัยความเที่ยงตรงของการให้บริการ, ปัจจัยความรับผิดชอบของการให้บริการ, ปัจจัยความพร้อมในการให้บริการ และปัจจัยอัตราค่าเช่าเหมาลำ

เมื่อวิเคราะห์องค์การธุรกิจผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล แยกตามประเภทผลิตภัณฑ์สินค้าเหลวพบว่า มีระดับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าเหลว แตกต่างกันในระดับของตัวแปรของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว แยกตามประเภทผลิตภัณฑ์ ดังนี้

1. กลุ่มองค์การธุรกิจผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 13 องค์การธุรกิจ มีระดับความสำคัญ 5 ปัจจัยแรก ดังนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ, อัตราค่าระวางขนส่งสินค้า, ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้าในการขนส่ง, มาตรฐานคุณภาพเรือจากสถาบันการตรวจเรือ และความเที่ยงตรงของการให้บริการ

2. กลุ่มองค์การธุรกิจผลิตภัณฑ์น้ำมันหล่อลื่น จำนวน 7 องค์การธุรกิจ มีระดับความสำคัญ 5 ปัจจัยแรก ดังนี้ อัตราค่าระวางขนส่งสินค้า, ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ, เรือมีอุปกรณ์ทำความร้อนให้กับสินค้า, ปัจจัยความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้าในการขนส่ง และเรือเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น

3. กลุ่มองค์การธุรกิจผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด มีจำนวน 14 องค์การธุรกิจ มีระดับความสำคัญ 5 ปัจจัย

แรก ดังนี้ อัตราค่าระวางขนส่งสินค้า, เรือเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น, ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้าในการขนส่ง, ขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง และอัตราค่าเช่าเหมาลำ

4. กลุ่มองค์การธุรกิจผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ มีจำนวน 1 องค์การธุรกิจ มีระดับความสำคัญ 5 ปัจจัยแรก ดังนี้ ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้า, ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ, เรือเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น, เรือมีประวัติการสูญหาย-เสียหายของสินค้า และขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง

5. กลุ่มองค์การธุรกิจผลิตภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติเหลว มีจำนวน 1 องค์การธุรกิจ มีระดับความสำคัญ 5 ปัจจัยแรก ดังนี้ ขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง, มาตรฐานคุณภาพเรือจากสถาบันการตรวจเรือ, ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้า, อัตราค่าระวางขนส่งสินค้า และบุคลากรประจำเรือมีความรู้ความชำนาญ

การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจขององค์การธุรกิจผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว

1. ด้านผลิตภัณฑ์ พบว่า ปัจจัยขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือ อายุเรือ ระยะเวลาที่เรือใช้ในการขนส่ง ความรวดเร็วในการขนถ่ายสินค้า ความเที่ยงตรงของการให้บริการ ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้า และประวัติบรรทุกสินค้า 3 เกียวเรือล่าสุด มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลไม่แตกต่างกัน ยกเว้นปัจจัยมาตรฐานคุณภาพเรือจากสถาบันตรวจเรือ มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลแตกต่างกัน

2. ด้านราคาค่าบริการขนส่งและค่าธรรมเนียมอื่นๆ พบว่า ปัจจัยอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า กำหนดการชำระค่าระวางสินค้า การคิดค่าขนส่งแบบเหมาจ่าย อัตราค่าเช่าเหมาลำ อัตราค่าเช่าเหมาลำในการขนถ่ายสินค้า ประกันภัยสินค้าส่วนเพิ่ม (อายุเรือเกิน 15 ปี) มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลไม่แตกต่างกัน

3. ด้านช่องทางการให้บริการและการจัดจำหน่าย พบว่า ปัจจัยการให้บริการเช่าเรือกับเจ้าของเรือ เส้นทางและขอบเขตการให้บริการ ตำแหน่งเรือที่เปิดให้บริการ และการรับรู้ข่าวสารการให้บริการขนส่ง มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลไม่แตกต่างกัน ยกเว้นปัจจัยการให้บริการเช่าเรือผ่านบริษัทนายหน้า มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลแตกต่างกัน

4. ด้านส่งเสริมการขาย/โฆษณาประชาสัมพันธ์ พบว่า ปัจจัยชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทเรือ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ การแจ้งข่าวสารตำแหน่งเรือที่เปิดให้บริการ และลูกค้าสัมพันธ์ มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลไม่แตกต่างกัน ยกเว้นปัจจัยคุณภาพการให้บริการบริษัทนายหน้า มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลแตกต่างกัน

5. ด้านประสิทธิภาพการให้บริการของบุคลากร พบว่า ปัจจัยบุคลากรเรือมีความรู้และความชำนาญ บุคลากรปฏิบัติการเรือ การปฏิบัติงานของบริษัทตัวแทนเรือ การปฏิบัติงานของฝ่ายเช่าเรือ และการปฏิบัติงานของบริษัทนายหน้า มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลไม่แตกต่างกัน

6. ด้านลักษณะกายภาพของเรือขนส่งสินค้า พบว่า ปัจจัยเรือเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น บรรทุกสินค้าได้หลายประเภทชนิด ประเภทชนิดของถังระวาง บรรทุกสินค้า มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลไม่แตกต่างกัน ยกเว้นปัจจัยเรือเปลือกชั้นเดียว-ท้องเรือสองชั้น และเรือมีอุปกรณ์ทำความร้อนให้กับสินค้า มีระดับการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลแตกต่างกัน

7. ด้านกระบวนการให้บริการและการปฏิบัติงาน พบว่า ปัจจัยความรับผิดชอบของการให้บริการ ความสะดวกในการติดต่อประสานงาน ความพร้อมในการให้บริการ ยืดหยุ่นต่อการร้องขอจากผู้เช่าเรือ และเรือมีประวัติการสูญหาย-เสียหายของสินค้า มีระดับการ

ตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลไม่แตกต่างกัน

ผลการวิเคราะห์ปัญหาและข้อขัดข้องที่เกิดจากการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว มีดังนี้

1. ขาดแคลนเรือในช่วงเวลาที่มีความต้องการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า โดยการขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว เป็นการขนส่งสินค้าที่เป็นลักษณะไม่ประจำเส้นทาง มีการเช่าเรือเที่ยวจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง ซึ่งเรือที่มีกำหนดการณ์ที่จะส่งสินค้า ณ เมืองท่าปลายทางก็จะทำการเปิดตำแหน่งเรือเพื่อแจ้งข่าวสารให้แก่ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า ณ เมืองท่าปลายทางหรือเมืองท่าใกล้เคียง แต่สินค้าของผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้ามีการกำหนดวันรับสินค้า (Laycan) ไม่ตรงกับช่วงเวลาที่เรือพร้อมให้บริการหรือไม่ก็ทำเรือปลายทางไม่อยู่ในเส้นทางเดินเรือที่จะเดินทางไป ซึ่งสร้างปัญหาและข้อขัดข้องให้แก่ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล เพราะสินค้าได้มีการซื้อขายกันเรียบร้อยแล้ว แต่ไม่สามารถทำหาเช่าเรือ เพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าได้

2. ปัญหาสินค้าปนเปื้อนหรือสินค้าสูญหายหรือสินค้าเสียหาย เป็นความยุ่งยากแก่ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ด้วยสินค้าเสียหายอันเกิดจากการปนเปื้อน อาจเกิดจากการทำความสะอาดถังระวาง บรรทุกสินค้าไม่ดีพอ หรือปัญหาประวัติสินค้า 3 เทียวล่าสุดนั้น ผู้รับสินค้าปลายทางปฏิเสธการรับสินค้า เกิดการเรียกร้องค่าเสียหาย จากผู้ขายสินค้า, บริษัทประกันภัย, บริษัทตรวจสอบคุณภาพ หรือความรับผิดชอบจากบริษัทเจ้าของเรือผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล อันเป็นข้อยุ่งยากที่เกิดกับผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นต้น

3. ปัญหาเรือเดินทางมาไม่ทันกำหนดรับสินค้า (Missed Laycan) การขนส่งสินค้าเมื่อมีการตกลงทำสัญญาเช่าเรือกันมีการกำหนดวันเวลารับสินค้า ณ เมืองท่าต้นทาง แต่เมื่อเรือเดินทางมาล่าช้าเกินกว่ากำหนดวันสิ้นสุดรับสินค้า ทางผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทาง

ทะเลจำเป็นต้องหาเช่าเรือขนส่งสินค้าลำอื่นแทน หรือทำการขอยกเลิกกำหนดการรับสินค้ากับผู้ขายสินค้า ซึ่งการหาเรือขนส่งสินค้าลำอื่นแทนอาจเป็นไปได้ถ้ามีเรือลำอื่นเปิดให้บริการใกล้เมืองท่าต้นทาง แต่ถ้าหาเช่าเรือลำอื่นแทนไม่ได้ ทางผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ก็มีความจำเป็นที่จะต้องขอยกเลิกการรับสินค้ากับผู้ส่งสินค้า ซึ่งอาจจะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมแก่ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลได้ อันเกิดจากค่าเช่าถึงเก็บสินค้าเพื่อรอเรือเดินทางมารับขนถ่ายสินค้าจากถึงสินค้าบนบกลงสู่เรือ

4. ปัญหาขนาดระวางบรรทุกของเรือไม่พอดีกับปริมาณสินค้า จากประเด็นปัญหานี้สามารถอธิบายสองแนวทาง คือ ขนาดปริมาณสินค้ามากกว่าหรือน้อยกว่าระวางบรรทุกของเรือ ซึ่งถ้าปริมาณสินค้ามากกว่าระวางบรรทุกสินค้าของเรือ ทางผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลมักจะไม่สามารถลดปริมาณสินค้าเพื่อให้พอดีกับขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือได้ แต่ถ้าปริมาณสินค้าน้อยกว่าระวางบรรทุกสินค้าของเรือ ทางผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าอาจเกิดความขัดข้องจากอัตราค่าระวางบรรทุกสินค้า และอัตราค่าชดเชยเรือเกินเวลา (Demurrage) เป็นต้น

5. ปัญหาระยะเวลาในการเดินทางขนส่งสินค้าล่าช้า เนื่องจากบางครั้งมีปัญหาเรื่องสภาพอากาศ หรือเรือเสีย หรือเรือแวะรับ-ส่งสินค้าเพิ่มเติมระหว่างเส้นทางที่เบี่ยงเบนไปจากเส้นทางไปเมืองท่าปลายทาง หรือการเสียเวลารอเข้าเทียบท่าเรือก่อนหน้า

6. เวลาที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าล่าช้า เนื่องจากปั๊มสูบน้ำสินค้าขึ้นจากเรือไม่สามารถสูบน้ำสินค้าได้ตามปริมาณขั้นต่ำที่ทำเทียบเรือกำหนดไว้ ซึ่งอาจเกิดจากประสิทธิภาพของปั๊มสูบน้ำสินค้าของเรือ หรือระยะทางท่อส่งสินค้าไกล หรือสินค้ามีความเหนียว/หนืด อันเป็นความล่าช้าของเรือเมื่ออยู่เทียบท่า และการรอกของเรือลำอื่นๆ ที่จะเข้าเทียบท่าต่อไป

7. ระวางบรรทุกสินค้าไม่สะอาดมีสิ่งตกค้างจากสินค้าเที่ยวก่อน เนื่องจากการปฏิบัติงานของคนประจำเรือที่มีหน้าที่ต้องทำความสะอาดถึงระวางบรรทุกสินค้า

ก่อนที่จะดำเนินการรับบรรทุกสินค้าในเที่ยวต่อไป มีความบกพร่อง ขาดความตรวจสอบก่อนที่จะเข้าเทียบท่ารับสินค้า ซึ่งจากสาเหตุนี้อันต้นเหตุของสินค้าปนเปื้อนได้

8. อายุเรือมาก เป็นปัญหาและข้อขัดข้องที่เกี่ยวข้องเนื่องความเชื่อมั่นของผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อเรืออายุมาก คุณภาพของเรือด้อยกว่าเรือที่มีอายุน้อย มาตรฐานการตรวจเรือ และการประกันภัยส่วนเพิ่มเรืออายุเกิน 15 ปี

9. ปัญหาความถี่และจำนวนเที่ยวเรือที่ให้บริการไม่พอเพียงต่อปริมาณความต้องการใช้บริการ เป็นข้อขัดข้องด้านผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ไม่สามารถตอบสนองการใช้บริการของผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลได้ในช่วงที่มีความต้องการเช่าเรือขนส่งสินค้า

10. ประสิทธิภาพสินค้า 3 เทียบเรือลำสุดท้ายไม่เหมาะสมที่รับบรรทุกสินค้าในเที่ยวถัดไป เนื่องจากประเภทสินค้าบางชนิดจำพวกผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์จะไม่ยอมรับประสิทธิภาพสินค้าของเรือที่เป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัด หรือน้ำมันหล่อลื่น หรือกากน้ำตาล ส่วนผลิตภัณฑ์น้ำมันพืชสกัดก็จะไม่ยอมรับประสิทธิภาพบรรทุกสินค้าของเรือก่อนหน้า ที่เป็นผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ เป็นต้น

อภิปรายผลการวิจัย

1. องค์การธุรกิจผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว มีระดับการตัดสินใจมากในทุก ๆ ด้านที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการเช่าเรือ เพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเล เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านปัจจัย โดยเรียงค่าเฉลี่ยมากที่สุดถึงน้อยที่สุด ทั้ง 7 ด้าน คือ ด้านกระบวนการให้บริการและการปฏิบัติ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านการส่งเสริมการขาย/โฆษณาประชาสัมพันธ์ ด้านราคาค่าบริการขนส่งและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ด้านประสิทธิภาพการให้บริการของบุคลากร ด้านช่องทางการให้บริการและการจัดจำหน่าย และด้านคุณลักษณะ

ทางกายภาพของเรือขนส่งสินค้า ทั้งนี้เป็นเพราะว่า องค์การธุรกิจผู้ให้บริการมีการจัดลำดับขั้นตอนในการตัดสินใจให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลในทุกด้าน เพื่อให้ได้รับการบริการที่มีประสิทธิภาพของการขนส่ง เรือมีความเหมาะสมต่อประเภทชนิดสินค้าที่จะดำเนินการขนส่งเป็นตามข้อบังคับสากลด้านความปลอดภัยทางทะเล ราคาการระวางบรรทุกสินค้ามีความเหมาะสมตามราคาตลาด เงื่อนไขและข้อกำหนดของสัญญาเช่าเรือเป็นไปตามมาตรฐานสากล เรือมีความพร้อมในการให้บริการ บุคลากรประจำเรือมีความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงาน

องค์การธุรกิจมีระดับการตัดสินใจให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว ที่แตกต่างกันตามประเภทชนิดผลิตภัณฑ์สินค้าที่จะดำเนินการเช่าเรือเพื่อทำการขนส่งสินค้าทางทะเล ในด้านลักษณะทางกายภาพของเรือขนส่งสินค้า ที่มีเปลือกเรือสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น ในกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง กับกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันพืชสกัด เคมีภัณฑ์ ด้วยข้อบังคับความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล ที่ต้องใช้เรือที่มีเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น

ผู้ให้บริการเช่าเรือมีระดับการตัดสินใจให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว ให้มีความสำคัญปัจจัยอัตราค่าระวางบรรทุกสินค้า ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้า ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ เรือเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น และขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง เป็น 5 ลำดับปัจจัยแรก

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านปัจจัย ผลการวิเคราะห์ดังนี้

(1) ด้านผลิตภัณฑ์ ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีการตัดสินใจสูงสุดในเรื่องความปลอดภัยของสินค้า ทั้งนี้เป็นเพราะว่าในการขนส่งถ้าเกิดสินค้าเสียหายหรือปนเปื้อน ดังนั้นการเช่าเรือขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยวของผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าจะต้องมีความเชื่อมั่นในความปลอดภัยของสินค้าเป็นสำคัญ ซึ่งการที่จะเชื่อมั่นได้นั้น ก็มีปัจจัยด้านคุณภาพของเรือที่จะใช้

ในการขนส่งบรรทุกสินค้าเป็นสำคัญ เช่น ขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือ ที่ยังตรงในการให้บริการ ความรวดเร็วในการขนส่ง และประวัติสินค้า 3 เทียวดำสุด

(2) ด้านราคาค่าระวางบรรทุกสินค้า ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีการตัดสินใจสูงสุดในเรื่องราคาค่าระวางบรรทุกสินค้า ทั้งนี้เป็นเพราะว่าอัตราค่าระวางบรรทุกขนส่งสินค้าจะเป็นต้นทุนของสินค้าที่ได้เสนอขายให้แก่ผู้รับสินค้าปลายทาง ถ้าผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถที่จะเช่าเรือขนส่งสินค้าในราคาค่าระวางบรรทุกสินค้าที่ถูกกว่า ก็เป็นการเพิ่มผลกำไรจากการขายสินค้าได้ ซึ่งผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าจะเป็นผู้เลือกให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าและเป็นผู้กำหนดราคาค่าขนส่งมากกว่าที่จะให้ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าเป็นผู้กำหนด โดยลักษณะการเช่าเรือขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าจะแจ้งข่าวการมีสินค้าที่มีความต้องการขนส่งโดยมีภาระของสินค้า ปริมาณสินค้า เมืองท่ารับสินค้าและเมืองท่าส่งสินค้า วันเวลา รับสินค้า ไปสู่เจ้าของบริษัทเรือผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลต่าง ๆ และ/หรือการแจ้งข่าวผ่านไปยังบริษัทนายหน้าที่ดำเนินการจัดหาเรือ เพื่อดำเนินการแจ้งข่าวสารไปสู่เจ้าของบริษัทเรือผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลในวงกว้าง เมื่อบริษัทเจ้าของบริษัทเรือผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้ามีตำแหน่งเรือที่ใกล้กับเมืองท่ารับสินค้า และเมืองท่าส่งสินค้าอยู่ในเส้นทางเดินทางของเรือ ก็จะมีการเสนอการให้เช่าเรือมายังผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าหรือบริษัทนายหน้าผ่านมายังผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ถ้าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเห็นว่าเรือมีความเหมาะสม วันเวลาตรงตามที่ต้องการ ก็จะทำการต่อรองราคา ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ ในรายละเอียดของสัญญาที่จะเกิดขึ้นจากการตกลงเช่าเรือ ราคาค่าระวางบรรทุกสินค้ามีการแข่งขันกันระหว่างผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่ตลอดเวลา เพื่อที่จะได้รับการว่าจ้างเช่าเรือจากผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล

(3) ด้านช่องทางการให้บริการและการจัดจำหน่าย ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าผ่านบริษัทที่มีความกว้างขวางในการติดต่อหาเรือตามความต้องการของผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ด้วยเพราะมีความสะดวกกว่าการติดต่อหาเช่าเรือขนส่งสินค้าเอง

(4) ด้านการส่งเสริมการขาย/โฆษณา ประชาสัมพันธ์ ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล จะให้ความสำคัญกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญามากที่สุด เพราะเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินการเช่าเรือขนส่งสินค้า ด้วยที่ถ้าถ้าเกิดปัญหาหรือข้อขัดแย้งในการขนส่งสินค้า ทั้งสองฝ่ายต้องปฏิบัติตามสัญญาที่มีข้อกำหนดที่เป็นมาตรฐานปฏิบัติตามสากล

(5) ด้านประสิทธิภาพการให้บริการของบุคลากร ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีการตัดสินใจในเรื่องคนประจำเรือมีความรู้ความชำนาญ ด้วยเพราะว่า ถ้าการปฏิบัติงานของคนประจำเรือถูกต้องตามหลักปฏิบัติการขนส่ง โอกาสที่จะเกิดความเสียหายแก่สินค้าก็จะมีอัตราที่ลดน้อยลง ส่วนการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่ประจำสำนักงานก็มีความสำคัญทางการการประสานด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ

(6) ด้านคุณลักษณะของเรือบรรทุกสินค้า ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีการตัดสินใจที่จะเช่าเรือขนส่งสินค้าที่เรือมีเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้นมากที่สุด ด้วยเหตุแห่งความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าและความปลอดภัยด้านสิ่งแวดล้อมถ้าเกิดอุบัติเหตุเรือชนกัน เกยตื้น และอีกประเด็นหนึ่งคือข้อบังคับสากลที่กำหนดชนิดสินค้าที่จำเป็นต้องขนส่งโดยเรือที่มีเปลือกสองชั้น-ท้องเรือสองชั้น เช่น กลุ่มผลิตภัณฑ์ น้ำมันหล่อลื่นบางชนิด และน้ำมันพืชสกัด ส่วนประเภทชนิดถึงระวางบรรทุกสินค้าของเรือก็มีความสำคัญต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ของผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล

(7) กระบวนการให้บริการและการปฏิบัติงาน ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล มีการตัดสินใจ

ในเรื่องความรับผิดชอบของการให้บริการของผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล, ประวัติการเสียหายหรือสูญหายของสินค้า และความพร้อมในการให้บริการ ด้วยเมื่อสินค้าอยู่ในระวางบรรทุกของเรือแล้ว ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยของสินค้าอยู่ในการควบคุมของผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ต้องมีความตระหนักต่อความปลอดภัยของสินค้าเป็นสำคัญ

การเปรียบเทียบแนวคิด ทฤษฎีต่อผลงานวิจัย

จากการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว พบว่า มีความสอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลและองค์ประกอบด้านการตลาดในหนังสือเรื่อง “กลยุทธ์การบริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ” (กมลชนก, 2540) ว่า องค์การประกอบด้านการตลาดที่สำคัญในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ อย่างน้อย 2 ประการ ที่มีอยู่ 3 ประการ คือ ราคาค่าขนส่ง, คุณภาพของการบริการขนส่ง ที่มีความสอดคล้องต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว เนื่องจากปัจจัยด้านอัตราค่าระวางขนส่งสินค้าและคุณภาพของการบริการขนส่งนั้นได้รวมถึง ความถี่ของการให้บริการ, เส้นทางของการให้บริการ, ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง, เวลาที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าเปลี่ยนลำ, ความตรงต่อเวลาของการบริการขนส่ง, ความสามารถในการดำเนินงานของกิจการ, การให้บริการด้านการเรียกร้องค่าเสียหาย, ประวัติความเสียหายของสินค้า, ความร่วมมือระหว่างกิจการกับลูกค้า, ความรับผิดชอบต่อกิจการ, การโฆษณาและการให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร, การบริการของตัวแทน, ความน่าเชื่อถือของกิจการ, ความยืดหยุ่นของบริการ, ที่ตั้งสำนักงานและสถานบริการ, ความเหมาะสมของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง, ความสามารถในการขยายบริการ และจำนวนสถานีและจุดหมายปลายทางที่ให้บริการ ยกเว้นคุณภาพตัวแทนการขนส่งที่อาจไม่สอดคล้องกันในลักษณะการ

ดำเนินการขนส่งสินค้าที่เป็นสินค้าประเภทเหลวหรือประเภทเทกอง ที่มีการติดต่อใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าผ่านบริษัทนายหน้า ในการดำเนินการติดต่อจัดหาเช่าเรือขนส่งบรรทุกสินค้า ตลอดจนข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ, ข้อบังคับความปลอดภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เรือต้องเป็นเปลือกสองชั้น-ห้องสองชั้น และขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

จากการเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการเช่าขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว พบว่า ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งทางทะเล กรณีศึกษา : การขนส่งขากออกจากประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา” (จิรนนท์, 2550) ได้เปรียบเทียบกับความสำคัญต่อปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยการขนส่งในรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์ เส้นทางประจำจากประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา กลุ่มประเภทสินค้าสำเร็จรูป ซึ่งมีความสอดคล้องกันใน 2 ปัจจัยแรก คือ ปัจจัยอัตราค่าระวางขนส่งสินค้า และปัจจัยความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของสินค้าในการขนส่ง เนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีการตัดสินใจหรือเลือกใช้บริการใช้บริการขนส่งสินค้าจากต้นทุนด้านการขนส่งและความปลอดภัยของสินค้าในการขนส่งจนถึงผู้รับปลายทาง ส่วนปัจจัยที่มีความแตกต่างกันใน 3 ปัจจัยรองลงมา คือ ปัจจัยข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ, ปัจจัยคุณลักษณะของเรือเปลือกสองชั้น-ห้องเรือสองชั้น และปัจจัยขนาดระวางบรรทุกสินค้าของเรือที่ใช้ในการขนส่ง ในขนส่งสินค้าโดยเรือบรรทุกสินค้าเหลว กับ ปัจจัยด้านชื่อเสียง ภาพลักษณ์และความเชื่อถือของบริษัท, ความสามารถในการหาระวางหรือตู้สินค้าในช่วงที่มีความต้องการสูง และความถี่และความสม่ำเสมอในการให้บริการ ในการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ ด้วยความแตกต่างในการตัดสินใจหรือเลือกใช้บริการขนส่งสินค้านี้ เนื่องมาจากลักษณะการขนส่งที่แตกต่างกันของการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทน

เนอร์ เส้นทางเดินเรือประจำจากประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา กับ การขนส่งสินค้าโดยเรือบรรทุกสินค้าเหลว เส้นทางเดินเรือไม่ประจำเส้นทาง

จากการเปรียบเทียบปัญหาและข้อขัดข้องที่เกิดจากการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปัญหาที่เกิดจากการใช้บริการการขนส่งทางทะเลที่เกิดขึ้นในทัศนคติของผู้ใช้บริการการขนส่งทางทะเลในเส้นทางเดินเรือจากประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา โดยการขนส่งรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์ กลุ่มประเภทสินค้าสำเร็จรูป (จิรนนท์, 2550) มีความสอดคล้องกันในปัญหาและข้อขัดข้อง 3 จาก 5 ลำดับปัญหาและข้อขัดข้องแรก ดังนี้ คือ การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และระวางในการขนส่งสินค้า, ความไม่ตรงเวลาที่เกิดขึ้น และความเสียหายของตู้สินค้า ซึ่งสอดคล้องกับปัญหาและข้อขัดข้องที่เกิดจากการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว ดังนี้ คือ ขาดแคลนเรือในช่วงเวลาที่มีความต้องการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า, สินค้าปนเปื้อนหรือสินค้าสูญหายหรือสินค้าเสียหาย และเรือเดินทางมาไม่ทันกำหนดรับสินค้า ส่วนที่แตกต่างกัน คือ อัตราค่าระวางขึ้น ๆ ลง ๆ และบริษัทเรือ/ตัวแทนเรือหรือบริษัทบริหารจัดการขนส่งที่เป็นบริษัทต่างชาติขนาดใหญ่ไม่สนใจให้บริการลูกค้ารายย่อย กับ การขนส่งสินค้าเหลว คือ ขนาดระวางบรรทุกของเรือไม่พอดีกับปริมาณสินค้า และระยะเวลาในการเดินทางขนส่งสินค้านาน

ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

ข้อเสนอแนะกองเรือบรรทุกสินค้าเหลวของไทยในปัจจุบันมีเรือที่อายุโดยเฉลี่ยมาก และเปลือกเรือชั้นเดียวเป็นส่วนมาก ซึ่งเป็นเรือบรรทุกได้เฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่สามารถใช้บรรทุกเคมีภัณฑ์ หรือน้ำมันพืชสกัดได้ ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลขาเข้าและขาออกของไทยมีปริมาณที่สูง ถ้าประเทศไทยมีเรือประเภทบรรทุกเคมีภัณฑ์เพิ่มขึ้นก็จะเป็นการเพิ่มโอกาสที่จะสร้างรายได้ให้แก่บริษัทเจ้าของบริษัทเรือไทยในการ

แข่งขันกันต่างชาติได้ การสร้างช่องทางด้านการตลาด คุณสมบัติของเรือที่มีความหลากหลายในการให้บริการ บรรทุกขนส่งสินค้า เพื่อเป็นการเสริมสร้างและพัฒนาคุณภาพด้านการบริการขนส่งสินค้าทางทะเลต่อไป

ธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นธุรกิจที่มีการลงทุนที่ค่อนข้างสูงด้วยมูลค่าของเรือบรรทุกสินค้า ระยะเวลาในการคืนทุนนานหลายปี อัตราค่าระวางบรรทุกสินค้าขึ้นลงตามราคาตลาด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ค่อนข้างสูง (การบำรุงรักษาเรือ, น้ำมันเชื้อเพลิง, บุคลากรประจำเรือ, เจ้าหน้าที่ประจำสำนักงาน) ภาระผ่อนชำระเงินกู้ธนาคาร ผู้ดำเนินธุรกิจเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเล จึงมีความระมัดระวังการลงทุนด้วยเพราะมีความเสี่ยงจากปัจจัยผลตอบแทนจากการลงทุน ถึงแม้มีการส่งเสริมการลงทุนจากภาครัฐบาล โดยได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ 8 ปี จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาเฉพาะกลุ่มตัวอย่างที่เป็นองค์กรธุรกิจที่เคยให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว (ของบริษัท วิ.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด จากข้อมูลปี พ.ศ. 2551) ดังนั้นเพื่อให้ได้ภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ควรทำการศึกษาทุกองค์กรธุรกิจที่ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว และประเภทผลิตภัณฑ์สินค้าอื่นๆ ที่ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล

ปัญหาและข้อขัดข้องที่เกิดจากการให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าเหลว ในปัจจุบัน ผู้ให้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ควรเร่งแก้ปัญหา เพื่อขจัดอุปสรรค ลดข้อขัดข้องที่เกิดจากการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล อันเป็นการเพิ่มโอกาสในการใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้า และตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเล ให้ดียิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเรื่องกลยุทธ์การตลาดของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล การพัฒนาคุณภาพการขนส่ง

เพื่อรักษาลูกค้าผู้ใช้บริการเดิมไว้ และแสวงหาลูกค้าผู้ใช้บริการรายใหม่ อันเป็นการเพิ่มช่องทางในการให้บริการขนส่งที่กว้างขวางและเพิ่มโอกาสของการเป็นผู้นำด้านการขนส่งในภูมิภาคเอเชีย

2. ศึกษากระบวนการจัดการ วิเคราะห์สภาพแวดล้อมด้านการแข่งขันของกิจการของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าสินค้าทางทะเล เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน พัฒนานวัตกรรม เพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทย

3. ควรทำการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสินค้าเหลวชนิดอื่น ๆ และปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อวางแผนการตลาด กำหนดนโยบายการตลาดที่เหมาะสม และสามารถตอบสนองต่อกลุ่มองค์กรธุรกิจผู้ใช้บริการเช่าเรือขนส่งสินค้าทางทะเลได้ถูกต้อง

4. ควรทำการศึกษาปัจจัยที่อิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล สำหรับสินค้าประเภทอื่น ๆ อาทิ เช่น สินค้าเทกอง, ตู้คอนเทนเนอร์

5. ควรทำการศึกษาพฤติกรรมต่อการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลของคนประจำเรือ เพื่อการพัฒนาบุคลากร การวางแผน ปรับปรุงแก้ไข และการเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งสินค้าทางทะเล

เอกสารอ้างอิง

กมลชนก สุทธิวัฒนฤพุดิ. 2540. กลยุทธ์บริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ. กรุงเทพฯ, สถาบันพาณิชยนาวิ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

จิรนนท์ อังคสุทธิพงษ์. 2550. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งทางทะเล กรณีศึกษา : การขนส่งขาออกจากประเทศไทยไปประเทศสหรัฐอเมริกา. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

บริษัท วิ.แอล. เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด