

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

The Factors Influencing The Risk Management of Air Cargo Logistics Service Provider

ณรงค์ ทมเจริญ *

กัญญามน กาญจนทวิกุล **

เพ็ญศรี บางบอน ***

ดร.สุชาติ คำทางชล ****

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ ด้วยการวิจัยเชิงปริมาณที่มีการเก็บข้อมูลจากบริษัทผู้ประกอบการธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศที่เป็นสมาชิกสมาคมของขนส่งสินค้าทางอากาศของไทยจำนวน 142 บริษัท จากกลุ่มตัวอย่าง 330 ราย ในระหว่างเดือนมกราคม - ตุลาคม 2560

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านเพศ วุฒิการศึกษา ขนาดองค์กร และภาวะผู้นำของผู้บริหารมีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ .05 ซึ่งเป็นประโยชน์สำหรับผู้บริหารหรือ

เจ้าของกิจการในการนำข้อมูลไปใช้สำหรับการจัดทำแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการองค์กรในอนาคต

คำสำคัญ: การบริหารความเสี่ยง, ภาวะผู้นำของผู้บริหารผู้ให้บริการโลจิสติกส์

Abstract

The purpose of this research was to study factors influencing the risk management of air cargo logistics service providers. The quantitative research was collected data from 142 companies in Thai Airfreight Forwarders Association (TAF) during the period: January to October 2017

* นักวิชาการอิสระ

** รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น

*** อาจารย์ประจำคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

**** นักวิชาการอิสระ

The results of the research were found. Gender factors, organizational size, and managerial leadership influence the risk management of air cargo logistics service providers, statistically significant at the 0.05. This is useful for managers or business owners to use this information for future strategic and action planning.

Keyword: Risk Management, Leadership, Logistics Service Provider

บทนำ

การดำเนินธุรกิจทุกองค์กรมีวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียในระดับสูงสุด แต่ไม่แน่ว่าจะประสบความสำเร็จเสมอไป ความไม่แน่นอนจากสิ่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ และผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจมีทั้งด้านลบ (ความเสี่ยง) และด้านบวก (โอกาส) กับองค์กร หลักการสำคัญของการบริหารความเสี่ยงมาจากแนวคิดที่ว่า องค์กรต้องอยู่ได้พร้อมกับการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้มีส่วนได้เสียขององค์กร ซึ่งการบริหารความเสี่ยงจะเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ผู้บริหารจัดการกับความไม่แน่นอนอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเพิ่มโอกาสให้กับผู้มีส่วนได้เสียขององค์กร จึงกล่าวได้ว่าผู้บริหารขององค์กรมีหน้าที่ในการสร้างมูลค่าเพิ่มอย่างสูงสุดให้กับผู้มีส่วนได้เสียขององค์กร โดยการกำหนดกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับการเจริญเติบโต ผลตอบแทน และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล และสอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กรโดยรวม ซึ่งในการบริหารความเสี่ยงที่ดีนั้น จะต้องให้คนในองค์กรที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ได้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ ตรวจสอบ ประเมินความเสี่ยง และผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับองค์กรอยู่เสมอ อีกทั้งร่วมกันวางแผนป้องกัน

และความคุ้มค่าให้เหมาะสมกับภารกิจ เพื่อลดสภาพปัญหาหรือหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจสร้างความเสียหายหรือความสูญเสียให้กับองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ

สมมุติฐานการวิจัย

ปัจจัยด้านเพศ วุฒิการศึกษา ขนาดองค์กร และภาวะผู้นำของผู้บริหารมีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศในครั้งนี้ มีขอบเขตในการวิจัยทางด้านพื้นที่ ด้านเนื้อหา ด้านประชากร และด้านเวลาดังนี้

ขอบเขตด้านพื้นที่

ขอบเขตพื้นที่ในการศึกษานี้ อยู่ในเฉพาะพื้นที่ กรุงเทพฯ และปริมณฑลเท่านั้น ทั้งนี้จากเอกสารรายงานประจำปีของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ประจำปี 2560 พบว่า สมาชิกปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 142 บริษัท ตั้งสำนักงานใหญ่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล 140 บริษัท จังหวัดอยุธยา 1 บริษัท และจังหวัดเชียงใหม่ 1 บริษัท มีทุนจดทะเบียนรวมกัน 4.2 พันล้านบาท มีพนักงานประจำและลูกจ้างชั่วคราวจำนวนมากกว่า 25,000 คน และมีพนักงานสายวิชาชีพประมาณ 4,063 คน (รายงานประจำปีสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย, 2560)

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยจะทำการศึกษาปัจจัยด้านเพศ วุฒิการศึกษา ขนาดองค์กร และภาวะผู้นำของผู้บริหารมีตัวแปรที่เกี่ยวข้อง คือ 1) เพศชาย 2) วุฒิก่อนศึกษาตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป 3) ขนาดขององค์กร 4) อำนาจของผู้บริหาร 5) การรับฟังความคิดเห็น 6) การมอบหมายงาน 7) การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ 8) การกำหนดขอบเขตงาน 9) การวางแผน และ 10) ความเสี่ยงองค์กร เพื่อให้ได้มาซึ่งคำตอบที่ถูกต้องตามวัตถุประสงค์การวิจัยที่เกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรในการวิจัยนี้ หน่วยวิเคราะห์ (Unit of Analysis) ประกอบด้วย พนักงานในสายวิชาชีพตั้งแต่พนักงานระดับหัวหน้างานขึ้นไปของบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทกิจกรรมการให้บริการขนส่งทางอากาศ เฉพาะสมาชิกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย จำนวนทั้งสิ้น 142 บริษัท พนักงานสายวิชาชีพประมาณ 4,063 คน

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาการศึกษาระหว่างเดือน มกราคม - ตุลาคม 2560

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความเสี่ยงและการบริหารความเสี่ยง

ความเสี่ยง (Risk) คือ โอกาส เหตุการณ์ที่มีความไม่แน่นอนที่จะเกิดความผิดพลาด ความเสียหาย การรั่วไหล ความสูญเสียหรือเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ หรือการกระทำใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอนซึ่งอาจเกิดขึ้นในอนาคตและมีผลกระทบต่อภาพลักษณ์องค์กร และชื่อเสียงองค์กร หรือทำให้การดำเนินงานไม่ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายขององค์กร ทั้งในด้านยุทธศาสตร์ การปฏิบัติงาน การเงินและการบริหาร

การบริหารความเสี่ยงในองค์กร (Enterprise Risk Management) คือ กระบวนการที่ปฏิบัติโดยคณะกรรมการ ผู้บริหาร และบุคลากรทุกคนในองค์กรเพื่อช่วยในการกำหนดกลยุทธ์และดำเนินงานโดยกระบวนการบริหารความเสี่ยงได้รับการออกแบบเพื่อให้สามารถป้องกันเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อองค์กร และสามารถจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่องค์กรยอมรับ เพื่อให้ได้รับความมั่นใจอย่างสมเหตุสมผล ในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่องค์กรกำหนดไว้

ประเภทของความเสี่ยง ในการการบริหารความเสี่ยงองค์กรนั้น จะสามารถสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายการบริหารจัดการและการกำกับดูแลกิจการของแต่ละองค์กร หากองค์กรมีการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ จะส่งผลให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์องค์กรทั้งในเชิงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของงาน ซึ่งประเภทของความเสี่ยงแบ่งออกได้ 4 ลักษณะ ดังนี้ 1) ความเสี่ยงทางด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk: S) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการกำหนดแผนกลยุทธ์ แผนดำเนินงานและนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสม หรือไม่สอดคล้องกับปัจจัยภายใน และสภาพแวดล้อมภายนอก 2) ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk: F) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการที่การเบิกจ่ายงบประมาณไม่เป็นไปตามแผน หรือการจัดสรรงบประมาณที่ได้รับไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ของภารกิจที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้การจัดสรรไม่พอเพียง 3) ความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน (Operation Risk: O) คือ ความเสี่ยงที่จะเกิดจากการควบคุม โดยอาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานภายในคน ระบบ หรือเหตุการณ์ภายนอก 4) ความเสี่ยงด้านกฎหมาย และข้อกำหนดผูกพันองค์กร (Compliance Risk: C) คือ ความเสี่ยงที่เกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องได้ หรือกฎระเบียบหรือกฎหมายที่มีอยู่ไม่เหมาะสม หรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน

ภาวะผู้นำของผู้บริหาร

จากการศึกษาทฤษฎีภาวะผู้นำพบว่า ภาวะผู้นำมีลักษณะที่หลากหลาย ซึ่งทำให้นักวิชาการไม่สามารถตัดสินใจได้อย่างแน่ชัดว่าภาวะผู้นำแบบใดดีที่สุด มุมมองภาวะผู้นำช่วงก่อนทศวรรษ 1980 ซึ่งมุ่งเน้นการเป็นผู้นำที่มีประสิทธิภาพ ช่วงต่อมาได้มีการตรวจสอบทบทวนใหม่ว่า คุณลักษณะส่วนบุคคล (Personal traits) อะไรบ้างที่เป็นตัวบ่งชี้ชัดเจนถึงความสามารถของการเป็นผู้นำ ทำให้เกิดความเข้าใจมากยิ่งขึ้นถึงผลกระทบจากคุณลักษณะและพฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อการทำให้เป็นผู้นำที่มีประสิทธิภาพและตอบสนองของผู้นำที่ให้องค์การประสบความสำเร็จ มีการพูดถึงคุณลักษณะใหม่ ๆ ของผู้นำ เช่น วิสัยทัศน์ (Vision) ว่ามีความสำคัญต่อการเป็นผู้นำอย่างไร นอกจากนี้วิสัยทัศน์แล้วยังกล่าวถึงผู้นำที่มีประสิทธิภาพจะต้องทำหน้าที่เอื้ออำนวย (Facilitate) ให้เกิดการพัฒnavิชัยทัศน์ร่วม (Shared vision) ต้องให้คุณค่าและความสำคัญต่อทรัพยากรมนุษย์ (Value the human resources) ขององค์การ ด้วยแนวคิดมุมมองภาวะผู้นำในลักษณะเช่นนี้ ทำให้เกิดทฤษฎีภาวะผู้นำใหม่ขึ้นซึ่งเรียกว่าภาวะผู้นำแบบเปลี่ยนสภาพ (Transformational Leadership) เป็นการขยายทฤษฎีคุณลักษณะให้กว้างขวางออกไป และทำให้เกิดวิธีใหม่ ๆ ที่สำคัญในการทำความเข้าใจกับภาวะผู้นำด้วย ภาวะผู้นำของผู้บริหารเป็นกระบวนการเพื่อให้การดำเนินงานไปให้ถึงจุดมุ่งหมายด้วยความเต็มใจและการมีส่วนร่วมของบุคคลในองค์กร (Bass, 1985; Jacobs & Jaques, 1990) และ (Bass, 1985) สรุปว่าภาวะผู้นำของผู้บริหารเป็นกลไกที่มีอิทธิพลในการช่วยให้กลุ่มบุคคลทำงานให้บรรลุเป้าหมาย เพราะบริบทย่อมมีผลกระทบต่อองค์การและผู้นำจะต้องปรับเปลี่ยนแนวคิดเชิงกระบวนการ วิสัยทัศน์ วิธีการทำงานและผลการปฏิบัติงาน เพื่อให้สามารถเผชิญต่อภาวะแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภาวะผู้นำของผู้บริหารมี

ส่วนสำคัญต่อการดำเนินงานขององค์กร เพื่อให้บรรลุประสิทธิภาพ งานวิจัยของ Ronald F. Piccolo และ Jason A. Colquitt (2006) ที่มีการศึกษาในด้านการพัฒนารูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของผลการปฏิบัติงานภายใน รูปแบบแสดงการส่งอิทธิพลของตัวแปรภาวะผู้นำผ่านตัวแปรส่งผ่านประเภทตั้งอยู่บนฐานของการทำงานได้แก่ ลักษณะงานหลักไปถึงผลการปฏิบัติงาน และมีตัวแปรประเภทแรงจูงใจภายใน ไปสู่พฤติกรรมของบุคคลในองค์กรไปถึงผลการปฏิบัติงาน เป็นรูปแบบทางเลือกจะเห็นได้ว่าเป็นทฤษฎีการศึกษาภาวะผู้นำแนวใหม่ที่แสดงให้เห็นกระบวนการที่มีอิทธิพลต่อผู้ตามและผู้นำอย่างชัดเจน ทั้งยังแสดงให้เห็นถึงกลยุทธ์ในการเปลี่ยนแปลงของบุคคลของแต่ละองค์การได้อย่างสอดคล้องกัน

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หมายถึง ผู้ประกอบธุรกิจให้บริการกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการในภาคการผลิตและภาคบริการ โดยอาศัยจุดแข็งด้านความชำนาญในการบริหารจัดการที่มากกว่า ทำให้กิจกรรมที่ให้บริการมีประสิทธิภาพสูงกว่าการที่ผู้ประกอบการดำเนินการด้วยตนเอง และการให้บริการกับผู้ประกอบการหลายรายทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาดของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน ยานพาหนะ และการพัฒนาระบบการบริหารจัดการ ทำให้สามารถให้บริการโดยมีต้นทุนการดำเนินการที่ต่ำกว่าเช่นกัน ในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ปัจจุบันสามารถให้ความหมายตามลักษณะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยพิจารณาจากขอบเขตการให้บริการได้เป็นประเภทต่าง ๆ (ค่านายอภิปรัชญาสกุล, 2557)

การให้บริการด้านโลจิสติกส์ กิจกรรมสนับสนุนการผลิต การตลาด แต่เนื่องจากความไม่แน่นอนทางการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ปัญหาด้านแรงงานผู้ประกอบการจึงเริ่มเริ่มใช้บริการโลจิสติกส์จากบุคคลภายนอกแทน โดยกิจกรรม

โลจิสติกส์มีลักษณะกิจกรรมที่สำคัญคือ 1) การจัดซื้อและจัดจ้าง 2) การจัดการคลังสินค้า 3) การจัดการสินค้าคงคลัง 4) การจัดการพัสดุ 5) การจัดการกระจายสินค้า 6) การจัดการขนส่ง 7) การจัดการค้าปลีก 8) การจัดการทรัพยากร 9) การจัดการทรัพยากรมนุษย์ 10) การจัดการบรรจุภัณฑ์ 11) การจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้จัดแบ่งโครงสร้างของบริการโลจิสติกส์ไทยออกเป็น 5 ประเภทได้แก่ 1) การขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) เป็นกิจกรรมการบริการโลจิสติกส์ซึ่งครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทั้งภายในและส่งออกนอกประเทศ ในรูปแบบต่างๆ ทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางทะเล และทางอากาศ 2) การจัดเก็บสินค้า ดูแล และบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดสลากสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Warehousing/Inventory Management and Packing) รวมทั้งการกระจายสินค้า 3) การให้บริการด้านพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร งานเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า 4) การให้บริการงานโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม เช่น ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/ Consulting) และ 5) การให้บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Courier and Postal Services) เป็นการให้บริการเกี่ยวกับการจัดส่งทั้งภายในและภายนอกประเทศ

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research Method) โดยมีวัตถุประสงค์

การวิจัยเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งประกอบด้วย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล การสร้างและตรวจสอบเครื่องมือวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ประชากร

ประชากรในการวิจัยนี้ เป็นแบบหน่วยวิเคราะห์ (Unit of Analysis) ซึ่งประกอบด้วย พนักงานในสายวิชาชีพ ตั้งแต่พนักงานระดับหัวหน้างานขึ้นไปของบริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทกิจกรรมการให้บริการขนส่งทางอากาศ เฉพาะสมาชิกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย จำนวนทั้งสิ้น 142 บริษัท พนักงานสายวิชาชีพประมาณ 4,063 คน (สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย, 2560)

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ ผู้วิจัยใช้วิธีการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีเปรียบเทียบข้อมูลจากตาราง Krejcie and Morgan (Krejcie and Morgan, 1970) เพื่อใช้หากลุ่มตัวอย่างจากประชากรที่เป็นพนักงานในสายวิชาชีพและผู้บริหารในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทกิจกรรมการให้บริการขนส่งทางอากาศทั้งสิ้น 4,063 คน ซึ่งได้กลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำ 351 ตัวอย่าง ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกแบบความน่าจะเป็น (Probability Sampling) จากการทำการสุ่มแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) โดยแบ่งชั้นภูมิตามขนาดของเงินทุนจดทะเบียนของแต่ละบริษัทที่อยู่ในกลุ่มผู้ประกอบการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นบริษัทสมาชิกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย จากนั้นทำการแบ่งตามประเภทของกลุ่มผู้ให้บริการการสุ่มอย่างง่าย (Simple Random Sampling) เพื่อทำการแจกแบบสอบถามในการรวบรวมข้อมูล

การสุ่มแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling)

บริษัทสมาชิคสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย ที่ทำการศึกษา มีจำนวนทั้งสิ้น 142 บริษัท ใช้วิธีหากลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีเปรียบเทียบข้อมูลจากตาราง Krejcie and Morgan ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 103 บริษัทหรือประมาณ 73% จำนวนบริษัททั้งหมด ในขณะที่พนักงานระดับหัวหน้างานมีจำนวนทั้งสิ้น 4,063 คน ซึ่งเมื่อตรวจสอบกับตาราง Krejcie and Morgan พบว่าได้กลุ่มตัวอย่าง 351 ตัวอย่าง ผู้วิจัยจึงทำการแยกชั้นภูมิของบริษัทที่เป็นกลุ่มประชากรจากทุนจดทะเบียนได้ 4 ระดับตามขนาดของเงินลงทุนจดทะเบียน จากนั้นเทียบสัดส่วนตามขนาดแล้วสุ่มผู้วิจัยทำการสุ่มแบบสะดวก (Convenience Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อศึกษาการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการประยุกต์มาจากแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารรวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาสร้างแบบสอบถาม มีองค์ประกอบ 3 ตอน ดังนี้ 1) ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของตอบแบบสอบถาม 2) ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับภาวะผู้นำของผู้บริหารของบริษัทในกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของบริษัทสมาชิกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย 3) แบบสอบถามตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับการบริการความต่อเนื่องทางธุรกิจของบริษัทในกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของบริษัทสมาชิกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

การวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ทั้งทางด้านความเที่ยงตรง (Validity) พบว่า คำถามที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลมีค่าดัชนีความสอดคล้องสูงกว่า 0.50 ขึ้นไป และความ

น่าเชื่อถือ (Reliability) ภาพรวม ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) $\alpha = .923$

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่ออธิบายคุณลักษณะทั่วไปของตัวแปร ส่วนการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาโดยใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Correlation Analysis) เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบทางด้านเพศ วุฒิการศึกษา ขนาดองค์กร ภาวะผู้นำของผู้บริหาร และการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยใช้สูตรของ Pearson Product Moment Correlation Coefficient และทดสอบนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เพื่อตรวจสอบตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์ว่ามีความสัมพันธ์กันสูง จนละเมิดเงื่อนไขการใช้สถิติถดถอยพหุคูณ หรือเกิดปัญหา Collinearity และ Multicollinearity ในผลการวิเคราะห์ ซึ่งจะทำให้การประเมินค่าพารามิเตอร์ขาดความน่าเชื่อถือ จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยใช้องค์ประกอบทางด้านเพศ วุฒิการศึกษา ขนาดองค์กร และภาวะผู้นำของผู้บริหารทั้ง 9 องค์ประกอบเป็นตัวพยากรณ์ เพื่อทำนายการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ผลการวิจัย

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลและแปรผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยในครั้งนี้ได้รวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม พร้อมทั้งตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของแบบสอบถามส่งให้กลุ่มตัวอย่าง

ทั้งสิ้น จำนวน 400 ชุด เมื่อถึงเวลาที่กำหนดได้รับแบบสอบถามกลับมาทั้งสิ้น 347 ชุด หรือร้อยละ 87 ของแบบสอบถามทั้งหมด ซึ่งเมื่อทำการตรวจสอบความถูกต้องของแบบสอบถามแล้วพบว่าแบบสอบถามบางชุดไม่สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์ได้ เช่นแบบสอบถามที่มีผู้ตอบคำถามไม่สมบูรณ์แบบสอบถามที่มีผู้ตอบที่ไม่ใส่ใจหรือไม่มีความแปรปรวนในการตอบคำถาม เช่น ตอบ 5 ระดับความเห็นมากที่สุดทุกข้อคำถาม เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลต่อความน่าเชื่อถือของผลการวิเคราะห์ข้อมูลจึงได้ทำการตัดทิ้งไป ซึ่งผู้วิจัยได้คัดเลือกแบบสอบถามที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลออกทิ้งไปและคงเหลือจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้จำนวนทั้งสิ้น 330 ชุด สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผลการวิจัย ตามลำดับดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบด้วยตัวแปร 10 ตัวแปร ได้แก่ 1) เพศชาย 2) วุฒิการศึกษาตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป 3) ขนาดขององค์กร 4) อำนาจของผู้บริหาร 5) การรับฟังความคิดเห็น 6) การมอบหมายงาน 7) การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ 8) การกำหนดขอบเขตงาน 9) การวางแผนและ 10) ความเสี่ยงขององค์กร โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ดังที่แสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สถิติพรรณนาตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาความเสี่ยงขององค์กร

ตัวแปร	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
เพศชาย	0	1	0.56	.497
การศึกษา ป.โท ขึ้นไป	0	1	0.26	.440
ขนาดองค์กร	1	3	1.97	.787
อำนาจของผู้บริหาร	1	5	4.10	.813
การรับฟังความคิดเห็น	1	5	3.57	.770
การมอบหมายงาน	2	5	3.84	.817
การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ	1	5	3.63	.750
การกำหนดขอบเขตงาน	1	5	3.58	.768
การวางแผน	1	5	3.75	.960
ความเสี่ยงขององค์กร	1.00	4.46	2.50	.687

หมายเหตุ กลุ่มตัวอย่าง 330 คน

จากตารางแสดงถึงลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย ตัวแปรด้านเพศชายมีค่าเฉลี่ย ร้อยละ 56 แสดงว่าในแบบสอบถามมีเพศชายเป็นผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด ตัวแปรวุฒิการศึกษาพบว่า วุฒิมัธยมศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาโทขึ้นไปมีค่าเฉลี่ย ร้อยละ 26 แสดงว่าผู้บริหารในระดับหัวหน้างานขึ้นไป มีการศึกษาต่ำกว่าปริญญาโทเป็นส่วนใหญ่ ส่วนตัวแปรที่แสดงขนาดขององค์กรพบว่า มีค่าเฉลี่ย 1.97 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในองค์กรขนาดกลางมากที่สุด

นอกจากนั้น ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่เกี่ยวกับตัวแปรอำนาจของผู้บริหาร การรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน การวางแผน และ ความเสี่ยงองค์กร พบว่ามีความคิดเห็นเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 2.50 - 4.10 และมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานทุกข้อคำถาม น้อยกว่าค่าเฉลี่ยทุกตัวแปร โดยมีส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ระหว่าง .687 - .960 ลำดับต่อไปจะทำการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้วยกัน และความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม เพื่อตรวจสอบเบื้องต้นว่าตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงกับตัวแปรตามหรือไม่ และความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้วยกันเองมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ หรือไม่มีความสัมพันธ์กันเลย ซึ่งเป็นการตรวจสอบคุณสมบัติของตัวแปรทั้งหมดมีความเหมาะสมที่จะนำสู่การวิเคราะห์ต่อไป

ผลการวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

ตัวแปรเพศชาย วุฒิมัธยมศึกษาตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป ขนาดขององค์กร อำนาจของผู้บริหาร การรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน การวางแผน และ ความเสี่ยงองค์กร ที่ได้ทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์แนวคิดทฤษฎี

และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องไปเป็นตัวแปรอิสระในการวิเคราะห์ถดถอย เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบสภาพการบริหารงานทั่วไปของธุรกิจและภาวะผู้นำ กระบวนการวางแผนคุณภาพ และการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ โดยใช้สูตรของ Pearson Product Moment Correlation Coefficient และทดสอบนัยสำคัญทางสถิติของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ เพื่อตรวจสอบตัวแปรอิสระที่ใช้ในการวิเคราะห์ว่ามีความสัมพันธ์กันสูง จนละเมิดเงื่อนไขการใช้สถิติถดถอยพหุคูณ หรือเกิดปัญหา Collinearity และ Multicollinearity ในผลการวิเคราะห์ ซึ่งจะทำให้การประเมินค่าพารามิเตอร์ขาดความน่าเชื่อถือ จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) โดยใช้องค์ประกอบเพศชาย วุฒิมัธยมศึกษาตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป ขนาดขององค์กร อำนาจของผู้บริหาร การรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน และการวางแผน ทั้ง 9 ตัวแปร เป็นตัวพยากรณ์ เพื่อทำนายการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ แสดงในลำดับต่อไป

การทดสอบสหสัมพันธ์ (Correlation Analysis)

เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ ซึ่งควรจะมีสัมพันธ์กันในระดับต่ำหรือไม่มีความสัมพันธ์กันเลยตามเงื่อนไขการใช้สถิติถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) หากตัวแปรอิสระที่ใช้ในการศึกษามีความสัมพันธ์กันสูงอาจเกิดปัญหา Collinearity และ Multicollinearity ในการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณได้ โดยผลการวิเคราะห์ Correlation ระหว่างตัวแปรอิสระด้วยกันเอง ค่า R จะต้องไม่เกิน .75 (Berry & Feldman, 1985) ซึ่งเชื่อว่าหากตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์กันเองไม่เกิน .75 คาดว่าจะไม่มีปัญหาใน Collinearity และ Multicollinearity

ในการวิเคราะห์ นอกจากนั้นการทดสอบสหสัมพันธ์ยังช่วยตรวจสอบความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงเบื้องต้นระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามในการศึกษาว่ามีความสำคัญทางสถิติหรือไม่ หากพบนัยสำคัญทางสถิติระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามก็แสดงว่า ตัวแปรอิสระนั้นมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม และอาจเหมาะสมที่จะวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณต่อไป การหาค่าสัมประสิทธิ์สห

สัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเพศชาย วุฒิการศึกษาตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป ขนาดขององค์กร อำนาจของผู้บริหาร การรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน และการวางแผนกับการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ แสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาความเสี่ยงในองค์กร

ตัวแปร	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. เพศชาย	1.00									
2. ป.โท ขึ้นไป	0.08	1.00								
3. ขนาดองค์กร	0.07	.199**	1.00							
4. อำนาจของผู้บริหาร	-.117*	.207**	0.01	1.00						
5. รับฟังความคิดเห็น	0.01	0.10	-0.02	.346**	1.00					
6. มอบหมายงาน	-0.01	.140*	-0.08	.252**	.457**	1.00				
7. แต่งตั้งผู้รับผิดชอบ	-0.03	-0.03	0.02	0.11	.279**	.182**	1.00			
8. กำหนดขอบเขตงาน	-0.05	-.126*	-.157**	0.10	.332**	.306**	.483**	1.00		
9. การวางแผน	0.04	0.09	-.163**	0.11	.297**	0.09	.320**	.417**	1.00	
10. ความเสี่ยงองค์กร	.122*	.155**	.261**	-0.08	-.460**	-.317**	-.447**	-.550**	-.415**	1.00

หมายเหตุ ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01, * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05, กลุ่มตัวอย่าง 330 คน

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเพศชาย วุฒิการศึกษาตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป ขนาดขององค์กร อำนาจของผู้บริหาร การรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน และการวางแผนกับการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ แต่ละด้านอยู่ระหว่าง -.157 - .483 (Pearson Correlation (R) -.157 - .483) โดยตัวแปรอิสระทุกตัวมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และ .05 และบางตัวไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสัมพันธ์ทางสถิติ

สำหรับการทดสอบความสัมพันธ์เบื้องต้นระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตาม พบว่า การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ตัวแปรตัวเดียว (*Univariate Analysis*) แสดงอย่างชัดเจนว่าตัวแปรอิสระเกือบทุกตัวมีความสัมพันธ์กับตัวแปรตาม อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด อย่างมีนัยทางสถิติที่ระดับ .01 ยกเว้น ตัวแปรอิสระด้านเพศชาย มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 และตัวแปรอิสระด้านอำนาจของผู้บริหารไม่มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับต่ำ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 และ .05 นอกจากนั้น

จากการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ข้างต้น ผู้วิจัยจึงทำการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple

Regression Analysis) เพื่อเป็นการพิสูจน์สมมุติฐานปัจจัยด้านเพศชาย วุฒิการศึกษาตั้งแต่ปริญญาโทขึ้นไป ขนาดขององค์กร อำนาจของผู้บริหาร การรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน และการวางแผน กับการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยการหาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศกับตัวแปรอิสระทั้งหมด จำนวน 9 ตัว เพื่อทำการพยากรณ์ว่าตัวแปรอิสระใดบ้างที่มีอิทธิพลกับตัวแปรตาม แสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ เมื่อใช้การบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ

Source of Variation	Sum of Square	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	78.305	9	8.701	36.133	.000**
Residual	77.054	320	.241		
Total	155.359	329			

หมายเหตุ ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01, * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อทดสอบนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณ พบว่า การบริหารความเสี่ยงของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศมีความ

สัมพันธ์ในเชิงเส้นตรงกับตัวแปรอิสระที่ใช้ศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และสามารถสร้างสมการพยากรณ์ได้ จึงคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณ แสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 การวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ตัวแปร	B	S.E.	Beta	t	p
เพศชาย	.140	.055	.101	2.520*	.012
การศึกษา ป.โท ขึ้นไป	.188	.067	.120	2.804**	.005
ขนาดองค์กร	.136	.036	.156	3.746**	.000
อำนาจของผู้บริหาร	.074	.037	.087	2.010*	.045
การรับฟังความคิดเห็น	-.246	.043	-.276	-5.672**	.000
การมอบหมายงาน	-.080	.039	-.096	-2.057*	.040
การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ	-.178	.042	-.194	-4.207**	.000
การกำหนดขอบเขตงาน	-.205	.045	-.230	-4.534**	.000
การวางแผน	-.119	.033	-.166	-3.591**	.000
ค่าคงที่ (Constant)	4.823	.232		20.779**	.000

$R^2 = .504$, $SEE. = .4907$, $F = 36.133$, $Sig\ of\ F = .000$

หมายเหตุ 1. ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01, * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
2. แปลงค่าตัวแปร เพศ วุฒิกการศึกษา และขนาดองค์กร เป็นตัวแปรดัมมี่ (Dummy variable)

ตารางที่ 5 การหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พหุคูณของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า เมื่อพิจารณาโดยรวมตัวแปรอิสระหลายตัว สามารถอธิบายความแปรปรวนของการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และบางส่วนอธิบายความแปรปรวนของการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ทั้งนี้ตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 9 ตัว ร่วมกันพยากรณ์การบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ร้อยละ 50.4 และเมื่อพิจารณารายด้านแล้ว พบว่า

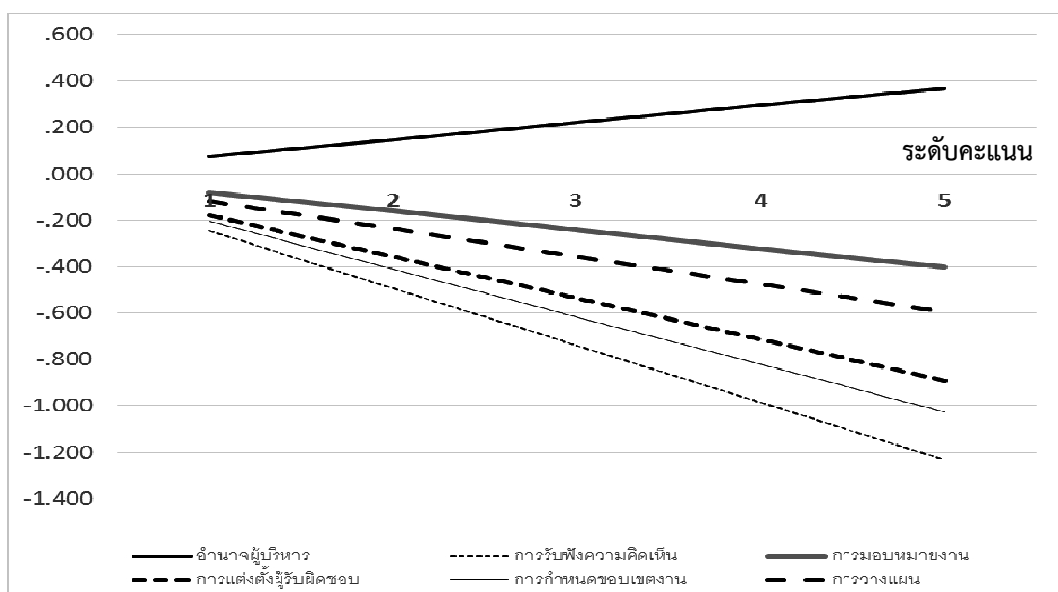
ตัวแปรอิสระด้านวุฒิการศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาโทขึ้นไป และขนาดองค์กร มีอิทธิพลด้านบวกต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนตัวแปรด้านการรับฟังความคิดเห็น การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน และการวางแผน มีอิทธิพลทางลบต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และนอกจากนั้น ยังเห็นว่า ตัวแปรทางด้านเพศชาย และอำนาจของผู้บริหาร มีอิทธิพลด้านบวกต่อการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนตัวแปรด้านการมอบหมายงาน มีอิทธิพล

ทางลบต่อ การบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เพื่อให้เห็นภาพของอิทธิพลหรือทิศทางของตัวแปรภาวะผู้นำของผู้บริหารที่มีอิทธิพลต่อการบริหาร

ความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างชัดเจน ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอกราฟระดับคะแนนการบริหารงานที่มีอิทธิพลต่อความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังรายละเอียดดังรูปที่ 1

ระดับความเสี่ยงของ



ภาพที่ 1 ระดับคะแนนภาวะผู้นำที่มีอิทธิพลต่อความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ

จากภาพที่ 1 แสดงว่า ผู้บริหารภายในองค์กรใช้อำนาจในการบริหารแบบเบ็ดเสร็จจะมีอิทธิพลด้านบวกกับระดับความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยในทุกๆ ระดับของการใช้อำนาจที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลต่อระดับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้น ขณะที่ตัวแปรด้านการรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ ที่ชัดเจน การกำหนดขอบเขตงานให้กับผู้บริหารและพนักงานอย่างชัดเจน รวมทั้งมีการวางแผนกลยุทธ์ และแผนการปฏิบัติงานที่มีรายละเอียดและปฏิบัติได้จริง

ก็จะสามารถลดระดับความเสี่ยงของธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศได้

อภิปรายผล

ปัจจัยทางด้านสภาพทั่วไป ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรด้านเพศ ซึ่งในการวิจัยนี้พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายเป็นส่วนใหญ่ ตัวแปรด้านวุฒิการศึกษา ในงานวิจัยนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งผู้บริหารตั้งแต่ระดับหัวหน้างานขึ้นไปซึ่งพบว่าวุฒิการศึกษาส่วนใหญ่ของผู้ให้ข้อมูล

เป็นผู้บริหารที่มีวุฒิการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาโท และตัวแปรด้านขนาดองค์กร ซึ่งแบ่งเป็นขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่ ซึ่งพบว่าผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่เป็นพนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในบริษัทที่เป็น ธุรกิจขนาดกลาง จากผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยทางด้าน สภาพทั่วไป (แปลงค่าเป็นตัวแปรตาม) มีอิทธิพลต่อการ บริหารความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใน การขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องแนวคิดของ สมาคมผู้ตรวจสอบภายในและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (COSO) ซึ่งเป็นผู้จัดทำกรอบในการบริหาร ความเสี่ยงองค์กรโดยมีวัตถุประสงค์เป็น 4 ด้าน คือ ด้านกลยุทธ์ ด้านปฏิบัติการ ด้านการรายงาน ด้านการ ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งให้ความสำคัญกับการระบุความ เสี่ยง จากการคาดการณ์เดาเหตุการณ์ที่เป็นเชิงลบ ที่จะ ทำให้องค์กรเสียคุณค่าหรือขัดขวางทำให้องค์กรทำงาน ไม่บรรลุผล ในด้านภายในองค์กรในวัฒนธรรมองค์กร บุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์ และสถานที่ และภายนอก ในด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมือง และสิ่งแวดล้อม

ส่วนปัจจัยทางด้านภาวะผู้นำของผู้บริหารใน ภาพรวม ซึ่งประกอบด้วยตัวแปรด้านอำนาจของ ผู้บริหาร การรับฟังความคิดเห็น การมอบหมายงาน การแต่งตั้งผู้รับผิดชอบ การกำหนดขอบเขตงาน และ การวางแผนงาน ต่างก็มีอิทธิพลต่อการบริหารความ เสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่ง สินค้าทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องแนวคิดของระบบ มาตรฐาน ISO 31000 ที่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนว่าในการ บริหารความเสี่ยงองค์กรที่มีประสิทธิภาพหรือ ประสิทธิภาพสูงสุด ผู้บริหารองค์กรจะต้องมีส่วนร่วม ในการดำเนินการ ซึ่งตรงกับงานวิจัยของ Ronald F. Piccolo และ Jason A. Colquitt (2006) ที่เชื่อว่าอิทธิพล ของภาวะผู้นำจะส่งผ่านลักษณะงานหลักไปถึงผลการ ปฏิบัติงาน และมีตัวแปรประเภทแรงจูงใจภายใน ไปสู่ พฤติกรรมของบุคคลในองค์กรไปถึงผลการปฏิบัติงาน

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหาร ความเสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการ ขนส่งสินค้าทางอากาศครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

ข้อเสนอแนะทั่วไป

1. จากผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านเพศชาย วุฒิการศึกษาตั้งแต่ระดับปริญญาโทขึ้นไป และองค์กร ขนาดกลางขึ้นไปมีอิทธิพลต่อความเสี่ยงทางธุรกิจของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็น ข้อพิสูจน์ให้ผู้บริหารหรือผู้ประกอบการ ควรตระหนัก ในการพิจารณาตัวแปรเหล่านี้เข้ามาเป็นตัวกำหนดใน การแผนกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการขององค์กรทางด้าน ความเสี่ยงด้วย

2. สำหรับปัจจัยด้านภาวะผู้นำของผู้บริหาร องค์กรทุกตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาก็มีอิทธิพลต่อความ เสี่ยงทางธุรกิจของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่ง สินค้าทางอากาศโดยตัวแปรการใช้อำนาจของผู้บริหาร หากใช้มากเกินไปโดยไม่ได้มีองค์ประกอบหรือตัวแปร อื่น ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องจะทำให้เกิดความเสียหายมากขึ้นได้

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเฉพาะ บริษัทเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการขนส่ง สินค้าทางอากาศ ที่เป็นขนาดกลางขึ้นไป การศึกษาใน ครั้งต่อไปควรมีการศึกษาสนใจกับผู้ประกอบการที่มี ขนาดเล็กด้วย เพื่อความชัดเจนของข้อมูลที่มากขึ้น

2. การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ เพียงอย่างเดียว การศึกษาในครั้งต่อไปควรมีในแบบ ผสมผสานเพื่อการเก็บรวบรวมข้อมูลที่หลากหลายและ ชัดเจนขึ้นมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. (2557). **คู่มือยกระดับศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์**. กรุงเทพฯ: บริษัท โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิง จำกัด
- วิทยา อินทร์สอน, ปัทมาพร ท่อชู และสุรพงศ์ บางพาน. **การบริหารความเสี่ยงในองค์กร**. ม.ป.ป.
- สมาคมผู้ตรวจสอบภายในและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย. (2551). **กรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการ: บทสรุปสำหรับผู้บริหารและกรอบกรอบโครงสร้าง**. กรุงเทพฯ: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย.
- Bass, B.M. (1985). **Leadership and performance beyond expectation**. New York: Free Press.
- Ronald F. P, Jason A. C. (2006). Transformational Leadership and Job Behaviors: The Mediating Role of Core Job Characteristics. **Academic of Management Journal**, 49(7): 327-349.