

ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ
: เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง



นายธงชัย เจริญสวัสดิ์

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา การจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา)

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2549

ISBN 974-14-2628-3

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**PROBLEMS OF CONTAINER TRANSPORT SYSTEM BY TRAIN
: LATKRABANG INLAND CONTAINER DEPOT – LAEM CHABANG PORT SERVICE ROUTE**



Mr. Thongchai Charoensawad

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science Program in Logistics Management
(Interdisciplinary Program)

Graduate School

Chulalongkorn University

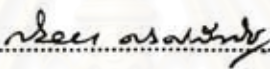
Academic Year 2006

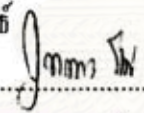
ISBN 974-14-2628-3

Copyright of Chulalongkorn University

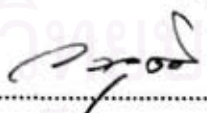
หัวข้อวิทยานิพนธ์ ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานี
บรรจู่และแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง
โดย นาย ชงชัย เจริญสวัสดิ์
สาขาวิชา การจัดการด้าน โลจิสติกส์
อาจารย์ที่ปรึกษา ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม นายวรวิทย์ มาลา


บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วน
หนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต


..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ม.ร.ว. กัลยา ดิงศักดิ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ 
..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.พุทธกาล รัชชร)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา (ร่วม)
(นายวรวิทย์ มาลา)


..... กรรมการ
(ดร.จุฬา สุขมานพ)

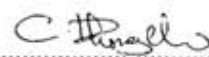
ธงชัย เจริญสวัสดิ์ : ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทาง
สถานีบรรจุกและแยกสินค้าคลองลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง (PROBLEMS OF
CONTAINER TRANSPORT SYSTEM BY TRAIN : LATKRABANG INLAND
CONTAINER DEPOT – LAEM CHABANG PORT SERVICE ROUTE) อ. ที่ปรึกษา :
ศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, อ.ที่ปรึกษาร่วม : นายวรวิทย์ มาลา, 180 หน้า.
ISBN 974-14-2628-3

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาสภาพปัญหาในการขนส่งตู้
คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ และทำการศึกษาเปรียบเทียบ
ความคิดเห็นของผู้รับสัมปทานที่ ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและ
ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพใน
การขนส่ง สร้างกรอบแนวคิดด้วยการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารที่เกี่ยวข้องและ
ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องแบบเจาะลึก นำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพ
ได้ประเด็นปัญหา 3 ประเด็น ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ และการบริการ จากนั้น
ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน
50 ตัวอย่าง แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหา
และแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟ

ผลการศึกษา พบว่า ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มพบมาก
ที่สุด ได้แก่ ระบบทางเดียว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า รองมาคือ รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพใน
การขนส่งน้อยและขีดความสามารถของรถ โบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้สินค้าไม่เป็น
มาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการพบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน ส่วนปัญหาด้านการ
บริหารจัดการกลุ่มตัวอย่างพบมากที่สุด ได้แก่ ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode)
ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์ การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในไอซีดีและ
แหลมฉบังมีความล่าช้า สำหรับปัญหาด้านบริการที่พบมากที่สุด ได้แก่ ขีดความสามารถในการ
ขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ความตรงต่อเวลา และภาพลักษณ์แบบระบบ
ราชการที่มีเงื่อนไขและขั้นตอนซับซ้อนไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร

สาขาวิชา การจัดการด้าน โลจิสติกส์

ลายมือชื่อนิติศ.....

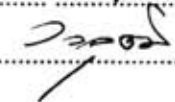


ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....



ปีการศึกษา2549.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....



478 90894 20 : MAJOR LOGISTICS MANAGEMENT

KEY WORD: PROBLEM OF CONTAINER TRANSPORT SYSTEM, TRAIN

THONGCHAI CHAROENSAWAD : PROBLEMS OF CONTAINER TRANSPORT
SYSTEM BY TRAIN : LATKRABANG INLAND CONTAINER DEPOT – LAEM
CHABANG PORT SERVICE ROUTE. THESIS

ADVISOR : PROFESSOR KAMONCHANOK SUTHIWARTNARUEPUT,

THESIS CO-ADVISOR : VORAVUTH MALA, 180 pp. ISBN 974-14-2628-3.

The purpose of this research has been to study the problems with a container transport system linking Latkrabang ICD (Inland container depot) and Laem Chabang port by rail. The main methodology was to survey and compare the opinions of ICD service operators, liners and freight forwarders using problem analysis and resolution. Primary data was gathered from in depth interviews with executive managers relating to rail transportation and Secondary data was gathered from textbooks and documents. Data analysing the barriers in infrastructure, administration and services was collected using questionnaires.

The results demonstrated that most barriers related to the infrastructure of the single rail track system, old locomotives and the limitation of the standard capacity of wagon payload weight that negatively affected transit time and container handling management. The administration barriers are due to the lack of modal shift into multimodality and organizational coordination problem with Latkrabang ICD and Laem Chabang port. The last barriers to services are that the transportation capacity is insufficient to meet the needs of the customers, accuracy schedule time and the inconvenience resulting from the conditions and duplicate processes required to comply with the government's culture image.

Field of study :..Logistics Management.....Student's signature.....
Advisor's signature.....
Academic year :.....2006.....Co-advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้ด้วยความกรุณาจาก อาจารย์ที่ปรึกษา ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ ผู้อำนวยการหลักสูตรการจัดการด้านโลจิสติกส์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม คุณวรุฒิ มาลา ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตลอดจนคณะกรรมการสอบที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำเกี่ยวกับแนวทางในการวิจัย พร้อมทั้งช่วยขัดเกลาและแนะนำเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อความ ซึ่งทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงลงได้อย่างสมบูรณ์

นอกจากนี้ต้องขอขอบคุณ เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทุกท่าน และศูนย์บริการต่างๆที่ให้คำแนะนำปรึกษาและให้ข้อมูลเพิ่มเติมเป็นอย่างดี ด้วยความร่วมมือในการสัมภาษณ์และตอบแบบสอบถาม จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถหาข้อสรุปลุล่วงเรียบร้อยสมบูรณ์

คุณความดีและประโยชน์จากผลการวิจัยครั้งนี้ขอมอบแด่บุพการี ญาติพี่น้อง มิตรสหายและสมาชิกในครอบครัวที่ได้สละเวลาและให้ความช่วยเหลือมาโดยตลอด

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ฅ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	11
ขอบเขตของการวิจัย	12
คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	13
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	16
วิธีดำเนินการวิจัย.....	16
ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย.....	17
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์.....	18
การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาโลจิสติกส์ในประเทศไทย.....	22
การขนส่งทางรถไฟเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง.....	27
แนวทางการพัฒนากิจการรถไฟในต่างประเทศ.....	37
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟ.....	52
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	62
การออกแบบการวิจัย.....	62
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล	67

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์.....	69
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย	125
อภิปรายผลการวิจัย	144
ข้อเสนอแนะ	151
รายการอ้างอิง	156
ภาคผนวก	161
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	180



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 1.1 แสดงจำนวนเรือผ่านท่า ปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง.....	5
ตารางที่ 1.2 แสดงสัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังระหว่างรถไฟและรถยนต์.....	7
ตารางที่ 1.3 แสดงปริมาณตู้สินค้านำเข้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ.....	8
ตารางที่ 1.4 แสดงปริมาณตู้สินค้าส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ.....	8
ตารางที่ 1.5 สรุปปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ.....	9
ตารางที่ 2.1 แสดงปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง.....	32
ตารางที่ 2.2 แสดงสัดส่วนการขนส่งเปรียบเทียบระหว่างรถไฟและรถยนต์.....	33
ตารางที่ 2.3 แสดงปริมาณการขนส่งตู้สินค้าที่ผ่าน ICD ลาดกระบัง.....	34
ตารางที่ 2.4 แสดงกำหนดเวลาเดินรถขบวนตู้สินค้าระหว่างไอซีดี ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง.....	36
ตารางที่ 3.1 แสดงการแปลผลข้อมูลตามระดับคะแนน.....	68
ตารางที่ 4.1 แสดงผลเปรียบเทียบน้ำหนักปัญหาทั้ง 3 ด้าน.....	82
ตารางที่ 4.2 แสดงประเภทของกลุ่มตัวอย่าง.....	84
ตารางที่ 4.3 แสดงระบบการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้.....	85
ตารางที่ 4.4 แสดงรูปแบบการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในปัจจุบัน.....	85
ตารางที่ 4.5 แสดงปัญหาที่เกิดจากการขนส่ง ด้านโครงสร้างพื้นฐาน.....	86
ตารางที่ 4.6 แสดงปัญหาที่เกิดจากการขนส่ง ด้านการบริหารจัดการ.....	88
ตารางที่ 4.7 แสดงปัญหาที่เกิดจากการขนส่ง ด้านการบริการ.....	89
ตารางที่ 4.8 สรุปความสำคัญของปัญหาทั้ง 3 ด้าน.....	90
ตารางที่ 4.9 แสดงแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน.....	92
ตารางที่ 4.10 แสดงแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านการบริหารจัดการ.....	93
ตารางที่ 4.11 แสดงแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านการบริการ.....	95
ตารางที่ 4.12 สรุปความสำคัญของแนวทางปรับปรุงประสิทธิภาพทั้ง 3 ด้าน.....	97
ตารางที่ 4.13 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยปัญหาการขนส่ง ด้านโครงสร้างพื้นฐาน.....	103

ตาราง	หน้า
ตารางที่ 4.14 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยปัญหาการขนส่ง ด้านการบริหารจัดการ.....	105
ตารางที่ 4.15 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยปัญหาการขนส่งด้านการบริการ.....	107
ตารางที่ 4.16 สรุปการเปรียบเทียบปัญหาที่สำคัญทั้ง 3 ด้านตามลำดับ จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง...	109
ตารางที่ 4.17 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ	
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน.....	113
ตารางที่ 4.18 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ	
ด้านการบริหารจัดการ.....	116
ตารางที่ 4.19 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ	
ด้านการบริการ.....	118
ตารางที่ 4.20 สรุปการเปรียบเทียบแนวทางการแก้ไขปรับปรุงที่สำคัญทั้ง 3 ด้านตามลำดับ	
จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง.....	120

บทที่ 1

บทนำ

ในบทนำนี้ จะกล่าวถึงความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา ซึ่งแสดงถึงมูลเหตุในการศึกษา จากนั้นจะกล่าวถึงวัตถุประสงค์และกรอบแนวคิดในการศึกษา เพื่อระบุความต้องการที่ผู้วิจัยจะทำการศึกษา ซึ่งจะทำการศึกษาวิจัยครั้งนี้สามารถดำเนินตามแนวทางได้ถูกต้องตามกรอบแนวคิด กล่าวถึงขอบเขตในการศึกษา เพื่อให้สามารถระบุได้ว่าในการศึกษานี้มุ่งศึกษาสิ่งใด รวมถึงมีการอธิบายนิยามศัพท์เพื่อให้ผู้ที่อ่านงานวิจัยในครั้งนี้ได้ทราบถึงความหมายของคำศัพท์ตามแนวทางที่ผู้วิจัยได้ศึกษา และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัยในครั้งนี้

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับแต่ปี พ.ศ.2523 การขนส่งทางทะเลของไทยได้ขยายตัวอย่างมากจากการเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจ มีการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศผ่านท่าเรือกรุงเทพจำนวนมาก ในขณะที่ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำที่มีร่องน้ำตื้นและแคบเกินกว่าจะรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ (Mother Ship) ได้ โดยเรือเหล่านี้จะจอดเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือขนาดเล็ก (Feeder Ship) ที่สิงคโปร์ แล้วส่งต่อมายังท่าเรือกรุงเทพ ประมาณปี พ.ศ.2532 รัฐบาลไทยจึงมีความคิดที่จะสร้างท่าเรือน้ำลึก เพื่อแก้ปัญหาจากการศึกษาของ NEDECO-Netherlands และ รัฐบาลญี่ปุ่นโดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA-Japan) กำหนดให้จังหวัดชลบุรีเป็นที่ทำการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกบริเวณแหลมฉบัง ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังนั้นต่างจากท่าเรืออื่นๆ ทั่วโลก เพราะมิได้ถูกวางแผนก่อสร้างเพื่อขยายหรือแบ่งปริมาณสินค้าจากท่าเรือหลักของประเทศ แต่ท่าเรือแหลมฉบังถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือหลักอันดับหนึ่งของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพ (ระหัดร, 2548)

ไม่เพียงเท่านั้น JICA-Japan ยังได้ให้ความช่วยเหลือแก่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (สพอ.) ในการศึกษาความเหมาะสมระบบการขนส่งสินค้าล่องสำหรับท่าเรือแหลมฉบัง โดยเริ่มทำการศึกษาเมื่อต้นปี 2531 แล้วเสร็จประมาณต้นปี 2532 จากผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น JICA ได้เสนอให้มีการจัดตั้ง ICD ที่เขตลาดกระบัง พร้อมกับเสนอให้รัฐบาลลงทุนในปัจจัยพื้นฐานและให้ภาคเอกชนเป็นผู้ประกอบการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือแหลมฉบังและประกอบการที่ ICD ด้วย (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

จากนั้นคณะกรรมการกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (อพอ.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2532 เห็นชอบในหลักการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้าล่อง (Inland Container Depot หรือ

ICD) ลาดกระบ้ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ วันที่ 19 กันยายน 2532 เห็นชอบในหลักการ โครงการ ICD ลาดกระบ้งและให้เร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยขอให้สนับสนุน ด้านการเงินจากรัฐบาล

เนื่องจากในระยะต้นของโครงการนี้ ได้ประสบอุปสรรคในเรื่องงบประมาณและ ค่าก่อสร้างและที่ดินมีราคาสูงขึ้น คณะกรรมการกั่นกรองฯ ฝ่ายเศรษฐกิจจึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทบทวนโครงการนี้อีกครั้งหนึ่ง จากผลการทบทวนของผู้เกี่ยวข้องเห็นสมควรเวนคืนที่ดิน จำนวนประมาณ 620 ไร่ เพื่อสร้าง ICD จำนวน 6 สถานี ตามโครงการ และให้แล้วเสร็จภายในปี 2534 อนุมัติตามข้อพิจารณาทบทวนนี้ โดยให้จัดตั้งสำนักงานโครงการก่อสร้างและคณะกรรมการ เฉพาะกิจ ให้รับผิดชอบโครงการกำกับดูแลการปฏิบัติการของสำนักงานโครงการฯ รวมทั้ง พิจารณาจัดวางระบบการบริหาร ICD โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการในการก่อสร้าง ICD เพื่อให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง (การรถไฟ แห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

หลังจากกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนหลักการขนส่ง พ.ศ.2542-2549 ขึ้น เพื่อ ใช้เป็นกรอบในการพัฒนาสาขาการขนส่งของประเทศ ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และ 9 ซึ่ง ต่อมาจากวิกฤตเศรษฐกิจ จึงได้มีการปรับปรุงและจัดทำเป็นแผนหลักการขนส่ง พ.ศ.2542-2549 รวมทั้งแผนปฏิบัติการ พ.ศ.2542-2549 ประกอบด้วยนโยบายที่สำคัญ ได้แก่ เน้นการเพิ่มความ ปลอดภัยในระบบการขนส่ง การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากระบบขนส่ง การเร่งพัฒนาระบบ การเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ (Inter-modal Linkage) รวมถึง การพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในเชิงรุก เพื่อขึ้นนำการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม โดยข้อเสนอของแผน หลักการพาณิชยนาวิที่เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่ง (ระหัดร, 2548) สรุปได้ดังนี้

- ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งทะเลของรัฐที่มีอยู่เดิม ซึ่งมีศักยภาพทั้งทางด้านความ มั่นคงแข็งแรงของตัวท่าเรือ ประสิทธิภาพในการยกขนสินค้าและความพอเพียงของพื้นที่หลังท่า เช่น ลานพักสินค้าและโรงเก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เป็นท่าเรือสาธารณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือ ชายฝั่งทะเลหลายรายสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้

- ดูแลรักษาและขุดลอกร่องน้ำเดินเรือและบริเวณจอดเรือทั้งท่าเรือชายฝั่ง ทะเลและท่าเรือลำน้ำ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา รวมทั้งการปรับปรุงเครื่องหมายเดินเรือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

- สนับสนุนให้มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรือชายฝั่งทะเล รวมทั้งสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ เป็นต้น
- ส่งเสริมให้มีการพัฒนาท่าเรือเอกชนที่มีอยู่เดิม ที่มีศักยภาพให้เป็นที่ท่าเรือ Ro/Ro เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง
- ศึกษาความเป็นไปได้ทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการลงทุนก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทยตั้งแต่ประจวบคีรีขันธ์จนถึงเพชรบุรี เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออกตู้คอนเทนเนอร์
- สนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าสำหรับให้บริการเรือท่องเที่ยวในโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่สองเนื่องจากปัจจุบันมีเรือท่องเที่ยวเข้ามาจอดเทียบท่าที่ท่า A4 ปีละหลายลำ ซึ่งสามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้ามาในประเทศเป็นจำนวนมาก
- สนับสนุนให้มีเรือชายฝั่งทะเลประจำเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ - ภาคใต้ตอนล่าง และแหลมฉบัง - ภาคใต้ตอนล่าง เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- สนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนในการประกอบการเดินเรือ Ro/Ro Ferries ในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือในบริเวณภาคใต้ตอนบน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง
- สนับสนุนให้เอกชนลงทุนในกิจการเดินเรือท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น
- จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งชายฝั่งทะเล ทั้งในส่วนของท่าเรือ กองเรือบริการนอกท่า และการขนส่งเชื่อมโยง

จากแผนหลักการขนส่ง พ.ศ.2542-2549 แผนปฏิบัติการ พ.ศ.2542-2549 และแผนหลักการพาณิชย์นาวี ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่าสาระสำคัญของแผนคือ การสนับสนุนและส่งเสริมการส่งออกสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นสำคัญ

แหลมฉบังเป็นที่ท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการแล้วคือ

- ทำเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า
- ทำเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า
- ทำเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า
- ทำเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า
- ทำเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า
- อยู่ต่อและซ่อมเรือ 1 ท่า

ยิ่งไปกว่านั้นท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือ โดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่เช่าประกอบการหรือที่เรียกว่า Landlord Port โดยเป็นท่าเทียบเรือที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงสุดแห่งหนึ่งของโลก (ดังตารางที่ 1.1) เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบังติดต่อกับเขตนิคมอุตสาหกรรม เช่นเดียวกับท่าเรือในประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วทั่วไป ด้านหลังของท่าเรือแหลมฉบังเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรม ซึ่งทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการขนส่งและความประหยัดทางด้านต้นทุน การผลิต ประกอบกับการมีอุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย รวมถึงระบบการบริหารงานท่าเรือสมัยใหม่ ที่ท่าเรือแหลมฉบังได้มีการวางระบบการบริหารงานซึ่งถือว่าเป็นแบบล่าสุดของโลก ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงสุด มีระบบการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยรวมอย่างยิ่งหลายประการ ได้แก่ การลดต้นทุนการขนส่ง ส่งเสริมการผลิตสินค้าส่งออก จูงใจให้ภาคเอกชนมาลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางน้ำ กระจายรายได้สู่ภูมิภาค รองรับการขยายตัวของ การขนส่งทางน้ำ และเปิดประตูการค้าสู่ภูมิภาคอินโดจีน เป็นต้น

ตารางที่ 1.1

แสดงจำนวนเรือผ่านท่า ปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง (ปีงบประมาณ)

ปี	จำนวนเรือ (ลำ)	ปริมาณสินค้า (ตัน)						ตู้คอนเทนเนอร์	
		สินค้าทั่วไป		สินค้าบรรจุตู้		รวม		(T.E.U.)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก
2541	3,050	192,276	1,005,066	4,005,933	8,539,858	4,198,209	9,544,924	698,071	726,631
2542	3,300	109,412	710,421	5,013,175	10,634,555	5,122,587	11,344,976	850,661	905,206
2543	3,869	62,897	1,134,553	5,978,906	11,783,506	6,041,803	12,918,059	1,036,069	1,074,939
2544	4,155	58,654	1,309,630	6,766,532	13,162,344	6,825,186	14,471,974	1,148,724	1,163,715
2545	4,316	93,143	1,258,594	8,523,918	15,717,468	8,617,061	16,976,062	1,317,910	1,338,741
2546	4,296	106,211	1,307,228	9,559,382	17,766,752	9,665,593	19,073,980	1,541,997	1,505,372
2547	4,625	108,732	1,450,045	10,815,551	20,026,525	10,924,283	21,476,570	1,767,803	1,762,080
2548	4,287	131,036	1,356,956	12,473,675	21,534,954	12,604,711	22,891,910	1,859,115	1,896,927

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 1.1 พบว่า จำนวนเรือผ่านท่าและปริมาณสินค้าเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบังมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับนับแต่ปี พ.ศ.2541 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบัน (พ.ศ.2548) ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณสินค้าขาเข้า 1,859,115 ตัน และปริมาณสินค้าขาออก 1,896,927 ตัน ตามลำดับ ด้วยปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้นสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งแต่เดิมถูกออกแบบให้รองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้ประมาณ 400,000 ตู้คอนเทนเนอร์/ปี แต่ที่ผ่านมามีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์มาใช้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี (กระทรวงต่างประเทศ, 2546) จนกระทั่งในปี พ.ศ.2546 มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งไปท่าเรือแหลมฉบังผ่าน ICD ลาดกระบ้ง จำนวน 1,084,216 ตู้คอนเทนเนอร์ จากจำนวนที่ผ่าน ICD ลาดกระบ้งทั้งหมดจำนวน 1,158,386 ตู้คอนเทนเนอร์ (การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.)

ICD ลาดกระบัง เป็นสถานที่ให้บริการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ทั้งทางรถไฟและรถยนต์ เมื่อท่าเรือแหลมฉบังเสร็จสมบูรณ์ ก็ได้นำเอากิจกรรมบรรจุและการขนถ่ายสินค้ามาไว้นอกท่าเรือโดยนำเอากิจกรรมดังกล่าวมาไว้ที่ ICD ของรัฐที่สร้างขึ้นเป็นแห่งแรกที่เขตลาดกระบังซึ่งเปรียบเสมือนเป็นท่าเรือบกเพื่อรองรับท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยบริการต่างๆที่ทันสมัยและครบวงจร มีหน่วยงานของรัฐคอยให้บริการและอำนวยความสะดวกในลักษณะ One Stop Services ซึ่งจะสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในแต่ละสถานีในเวลาอันรวดเร็ว ได้แก่ สุลกากรที่ให้บริการทางด้านศุลกากร เช่น การประเมินภาษีอากร การตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและขาออก เป็นต้น ด้านตรวจพืช ด้านตรวจสัตว์ป่า ด้านตรวจสัตว์น้ำ ด้านกักกันสัตว์ระหว่างประเทศ ด้านอาหารและยา โดยมีบริษัทเอกชนผู้รับสัมปทานเข้ามาบริหารและประกอบการและมีการแข่งขันซึ่งกันและกันโดย ICD ลาดกระบัง จะรับขนส่งสินค้าที่บรรจุอยู่ในรูปแบบคอนเทนเนอร์เท่านั้นโดยมีขั้นตอนการรับส่งดังนี้

- สำหรับสินค้าส่งออกนำสินค้ามาจากโรงงานและนำมาบรรจุที่ ICD ลาดกระบังหรือนำตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าแล้วจากนิคมอุตสาหกรรมหรือโรงงานมาดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรแล้วขนส่งทางรถไฟหรือทางรถยนต์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

- สำหรับสินค้านำเข้าเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือแหลมฉบังจะขนส่งทางรถไฟหรือทางรถยนต์เข้ามาที่ ICD ลาดกระบังเพื่อดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรให้เป็นที่เรียบร้อยก่อนนำตู้คอนเทนเนอร์ออกไปหรือขนถ่ายออกที่ ICD ลาดกระบังก่อนแล้วจึงขนถ่ายต่อส่งให้ผู้นำเข้า

สำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังนั้น สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง นับแต่ปี พ.ศ.2539 ที่ ICD ลาดกระบังได้เปิดให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า สัดส่วนในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไปยังแหลมฉบังผ่านทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น จากสัดส่วนการขนส่งผ่านทางรถไฟร้อยละ 42.8 ในปี พ.ศ.2539 เป็นสัดส่วนการขนส่งผ่านทางรถไฟสูงสุดถึงร้อยละ 59.8 ในปี พ.ศ.2540 (ดังตารางที่ 1.2)

จนกระทั่งในปี พ.ศ.2542 สัดส่วนในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟและรถยนต์มีอัตราเท่ากันคือ ร้อยละ 50 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด จากนั้นสัดส่วนในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟมีอัตราลดลงเรื่อยมาจนถึงปี พ.ศ.2545 ที่พบว่า สัดส่วนในการขนส่ง

ผ่านทางรถไฟต่ำสุดถึงร้อยละ 24.8 จนถึงปัจจุบัน พ.ศ.2549 การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟมีส่วนลดส่วนการขนส่งร้อยละ 31.0 (บันทึกข้อความการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2539-2549)

ตารางที่ 1.2

แสดงสัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังระหว่างรถไฟและรถยนต์

ปีงบประมาณ	รถไฟ	รถยนต์
2539	42.8	57.2
2540	59.8	40.2
2541	52.5	47.5
2542	50.0	50.0
2543	39.1	60.9
2544	28.3	71.7
2545	24.8	75.2
2546	25.5	74.5
2547	33.6	66.4
2548	32.4	67.6
2549 (ม.ค.-ก.ค.49)	31.0	69.0

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2539-2549.

จากตารางที่ 1.2 แสดงให้เห็นถึงสัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยรถไฟที่มีอัตราลดลงอย่างต่อเนื่อง กลายเป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ต้องเสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้กับการขนส่งทางรถยนต์ ซึ่งปัญหานี้เป็นปัญหาที่พบได้กับการรถไฟในจีน อเมริกาเหนือและการรถไฟในทวีปยุโรปเช่นกัน (Xie, 2002, Needham, 2002)

ถึงแม้ว่าสัดส่วนในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟจะมีอัตราลดลง แต่หากพิจารณาจากปริมาณการเข้าออกผ่านทางรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบังพบว่า นับแต่ปี พ.ศ.2545

จนถึงปี พ.ศ. 2549 ปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟไปยังท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้ลด
น้อยลงไปด้วย กลับมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ดังตารางที่ 1.3-1.5)

ตารางที่ 1.3

แสดงปริมาณตู้คอนเทนเนอร์นำเข้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

ปีงบประมาณ	Inward Container				
	20'	40'	45'	Box	ที่อู่
2545	34,013	46,257	964	81,234	128,696
2546	35,144	46,404	596	82,144	129,293
2547	45,278	50,424	716	96,418	147,737
2548	50,821	58,045	1,079	109,945	169,338.75
2549 (ต.ค.48-มี.ย.49)	43,374	51,243	855	95,472	147,783.75

ตารางที่ 1.4

แสดงปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

ปีงบประมาณ	Outward Container				
	20'	40'	45'	Box	ที่อู่
2545	40,957	42,979	1,148	85,084	129,498
2546	69,689	43,499	1,023	114,211	158,988.75
2547	89,433	53,051	1,083	143,567	197,971.75
2548	104,327	60,990	1,361	166,678	229,369.25
2549 (ต.ค.48-มี.ย.49)	99,441	44,630	973	145,044	190,890.25

ตารางที่ 1.5

สรุปปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

ปีงบประมาณ	Grand Total	
	Box	ที่อู่
2545	166,318	258,194
2546	196,355	288,281.75
2547	239,985	345,708.75
2548	276,623	398,708
2549 (ต.ค.48-มิ.ย.49)	240,516	338,674

ที่มา : ท่าเรือแหลมฉบัง, 2549

เมื่อพิจารณาสัดส่วนการขนส่งสินค้าเปรียบเทียบระหว่างรถไฟและรถยนต์ (ดังตารางที่ 1.2) และปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบัง (ดังตารางที่ 1.3-1.5) ประกอบกับความสามารถในการรองรับสินค้าของ ICD ลาดกระบัง พบว่า ปัญหาที่แท้จริงของการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟในขณะนี้ คือ ปัญหาด้านศักยภาพและขีดความสามารถของรถไฟ (Capacity) ในการรองรับการขนส่งสินค้าให้เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ ที่นับวันมีแต่จะเพิ่มมากขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจโลก ซึ่งปัญหานี้เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ไม่ว่าจะเป็นปัญหาระบบราง ปัญหาด้านอุปกรณ์ เช่น รถจักร ขบวนตู้และสถานี ของกิจการรถไฟที่มีต้นทุนด้านราคาที่สูง (Robinson and Mortimer, 2004) แต่เนื่องจากผลประโยชน์ที่ประสมกับปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เพราะเป็นบริการสาธารณะที่ดำเนินการโดยรัฐ โครงสร้างของราคาจึงเอื้อประโยชน์แก่ประชาชน จึงทำให้ไม่สามารถมีงบประมาณในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวได้ ประกอบกับปัญหาความยุ่งยากด้านกฎระเบียบที่มีความยืดหยุ่นน้อย ทำให้โครงการต่าง ๆ ล่าช้า ลูกคามีความคิดเห็นด้านคุณภาพการบริการจากรถไฟต่ำ ส่งผลให้กิจการรถไฟมีภาพลักษณ์ในการบริการเป็นไปในทางลบ (Vantuono, 2005., Logistics Management & Distribution Report, 2002)

จากภาวะทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศทำให้อัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้น ส่งผลให้การขนส่งสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามอย่างต่อเนื่อง ในระยะยาวปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้ามีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในส่วนของขีดความสามารถในการขนส่งซึ่งผู้ประกอบการการส่งออกและนำเข้าสินค้า พร้อมกับการบริหารการขนส่งด้วยปรัชญา Just in time ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญ ราคาน้ำมันดีเซลที่มีราคาสูงขึ้น อีกทั้งปัญหาสิ่งแวดล้อมและกฎหมายหรือนโยบายด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น การขนส่งทางรถไฟและเรือจะเป็นทางเลือกที่สำคัญที่ผู้ประกอบการได้คำนึงถึงมากที่สุด (Vantuono, 2005)

เช่นเดียวกันกับกิจการรถไฟในต่างประเทศ หากปัญหาศักยภาพและขีดความสามารถของรถไฟในการรองรับการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการมีความรุนแรงมากขึ้น อาจส่งผลให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา เนื่องจากรถไฟเป็นระบบการขนส่งที่สำคัญประการหนึ่งที่จะเชื่อมต่อการขนส่งในระบบ Multi-Modal Transport ตามแผนหลักการจัดระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยได้เสนอไว้ (www.eppo.go.th) ไม่เพียงเท่านั้น นอกจากการหาแนวทางการพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถของรถไฟในการรองรับการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการแล้ว การพัฒนาทางด้านคุณภาพบริการและความน่าเชื่อถือไว้ วางใจในบริการ (Reliability) ก็เป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่ง (Logistics Management & Distribution Report, 2002) ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประเภทวัตถุดิบหรือสินค้าที่มีคุณค่าต่ำ (low-value bulk goods) ผ่านทางรถไฟ (Vanek and Smith, 2004)

การขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟนั้น มีระยะทางประมาณ 118 กม. โดยเริ่มต้นจากสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลองลาดกระบังเชื่อมกับทางรถไฟสายตะวันออกที่สถานีหัวตะเภาผ่านจังหวัดฉะเชิงเทราและชลบุรีไปจนถึงท่าเรือแหลมฉบัง โดย ICD ลาดกระบัง จะดำเนินการบรรจุและขนถ่ายสินค้า พร้อมทั้งพิธีการด้านศุลกากร โดยมีบริษัทเอกชนผู้รับสัมปทานทั้ง 6 สถานี เป็นผู้บริหารและประกอบการ จากลักษณะการดำเนินการดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ในการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟนั้น จะประกอบไปด้วยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง 3 ส่วนคือ

1. การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง

2. ผู้รับสัมปทานประกอบการ ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี

3. สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ที่ใช้บริการที่ ICD ลาดกระบัง

ในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย หากพิจารณาจากบทบาทและหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น นับได้ว่าเป็นบริการสาธารณะอย่างหนึ่งที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ ดังนั้นหน่วยงานผู้ให้บริการมีความจำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ผู้ใช้บริการและบริการให้เกิดปัญหาอุปสรรคน้อยที่สุด หากทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยทางรถไฟ จะสามารถนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และสามารถลดปัญหาให้แก่ผู้รับสัมปทานทั้ง 6 สถานี รวมถึงเพิ่มความมั่นใจของสายเรือผู้ประกอบการรับขนสินค้าทางทะเลในการนำตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาใช้บริการ ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องไปถึงระบบโลจิสติกส์ในระบบห่วงโซ่อุปทานและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศได้ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยเรื่องปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุมและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสภาพการบริหารจัดการของการขนส่งโดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน
2. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาของการขนส่งโดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน

3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง

4. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบังที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการบริหารจัดการในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง

5. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศที่ใช้บริการที่ ICD ลาดกระบังเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการบริหารจัดการในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตทางด้านเนื้อหา ในการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะทำการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง โดยจำแนกประเด็นที่สำคัญ 3 ประเด็น ซึ่งกำหนดและสร้างกรอบแนวคิดขึ้นมาจาก ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วย

1.1 ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จิตความสามารถในการขนส่งจำนวนรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ระบบรางและการจราจร และตารางเวลาการเดินทาง เป็นต้น

1.2 ปัญหาด้านการบริหารจัดการ ซึ่งประกอบไปด้วย ปัญหาด้านกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร และสารสนเทศ เป็นต้น

1.3 ปัญหาด้านการบริการ ซึ่งประกอบไปด้วย ภาพลักษณ์ (Image) ด้านคุณภาพการขนส่ง (Quality) ด้านราคา (Price) ด้านเวลา (Time) และด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) เป็นต้น

2. ขอบเขตทางด้านประชากร ในการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะทำการศึกษา ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟเส้นทาง : สถานีบรรจุมะและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบังจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง 3 ส่วนคือ

2.1 ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือ
แหลมฉบัง

2.2 ผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้รับสัมปทานประกอบการ ICD
ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี

2.3 ผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากสายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่าง
ประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ที่ใช้บริการที่ ICD
ลาดกระบัง

คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

“ICD ลาดกระบัง” หมายถึง โครงการสถานีบรรจุมะและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) ให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับ ท่าเรือแหลมฉบัง

“ท่าเรือแหลมฉบัง” หมายถึง ท่าเรือพาณิชย์ที่ก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีให้ จัดสร้างท่าเรือพาณิชย์แห่งใหม่ ภายใต้อำนาจพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดย การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรบริหารท่าเรือ โดยมีเอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และ ประกอบการทำเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบังแห่งนี้

“ผู้ประกอบการหรือผู้รับสัมปทานสถานีบรรจุมะและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง” หมายถึง บริษัทผู้ได้รับสัมปทานประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง ซึ่งประกอบไปด้วย 6 บริษัท ประจำสถานีทั้ง 6 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สถานี A บริษัท สยามชอร์ไชน์ เซอร์วิส จำกัด

สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซีแผลมฉบัง จำกัด

สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด

สถานี D บริษัท ทีพีฟา ไอซีดี จำกัด

สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด

สถานี F บริษัท เอ็น วาย เค ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส จำกัด

“สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ” หมายถึง บริษัทที่ประกอบธุรกิจใน การรับขนสินค้าผ่านทางเรือที่ใช้บริการที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากองลาดกระบ้งและท่าเรือ แผลมฉบ้ง รวม 27 สายเรือ ซึ่งจะประกอบด้วย

- MAERSK SEALAND
- CHINA SHIPPING CONTAINER LINES
- SAF MARINE CONTAINER
- K-LINE
- HYUNDAI MERCHANT MARINE
- CNC LINE
- WAN HAI LINES
- MITSUI O.S.K. LINES
- ZIM ISRAEL NAVIGATION
- HAPAG – LLOYD
- INTERASIA LINE
- MEDITERANEAN SHIPPING COMPANY
- HAMBURG SUD LINE
- EVERGREEN MARINE CROP.
- OOCL
- UNI GLORY LINE
- APL
- CSA MARITIME

- CMA LINE
- ANL CONTAINER LINE
- TASMAN ORIENT LINE
- HANJIN SHIPPING
- SENATOR LINE
- DONGNAMA SHIPPING
- PIL
- HEUNG-A
- NYK

“ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders)” หมายถึง บริษัทที่ประกอบธุรกิจการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านทางเรือที่จดทะเบียนเป็นสมาชิกสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือ (TIFFA) ที่ให้บริการที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบ้งและท่าเรือแหลมฉบัง

“ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน” หมายถึง อุปสรรคหรือข้อจำกัดที่เกิดจากขีดความสามารถในการขนส่ง จำนวนรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ระบบรางและการจราจร และตารางเวลาการเดินรถ เป็นต้น ในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์จากสถานี ICD ลาดกระบ้งไปยังท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

“ปัญหาด้านการบริหารจัดการ” หมายถึง อุปสรรคหรือข้อจำกัดที่เกิดจากกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร และสารสนเทศ เป็นต้น ในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์จากสถานี ICD ลาดกระบ้งไปยังท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

“ปัญหาด้านการบริการ” หมายถึง อุปสรรคหรือข้อจำกัดที่เกิดจากภาพลักษณ์ (Image) ด้านคุณภาพการขนส่ง (Quality) ด้านราคา (Price) ด้านเวลา (Time) ด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) เป็นต้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสภาพการบริหารจัดการและปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน เพื่อนำมาวิเคราะห์และหาแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อไป

2. ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ ในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อนำมาวิเคราะห์แนวนโยบายที่สอดคล้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

3. ทำให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการบริหารจัดการ ในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้ได้ข้อมูลปัญหาที่เกิดขึ้นจริงจากผู้ให้บริการและสามารถนำไปซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ถูกต้อง

4. เพื่อนำไปเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการประกอบการตัดสินใจวางแผน แก้ไขปรับปรุงและส่งเสริมแนวทางในการบริหารจัดการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้มีขั้นตอนการดำเนินการศึกษาวิจัยดังต่อไปนี้

1. การศึกษาวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ซึ่งการศึกษาวิจัยทำการรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลทุติยภูมิ ที่ได้จากการดำเนินงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่งและเอกสารที่ได้จากบันทึกข้อความของการรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงบทสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) จากประชากรกลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ เพื่อ

อธิบายถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจ และแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง

2. การศึกษาวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจากประชากรกลุ่มผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี และ กลุ่มผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ(Freight Forwarders) ที่ใช้บริการที่ ICD ลาดกระบัง จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม (Questionnaire) ที่ได้จากการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ ที่ได้จากการวิเคราะห์ ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิที่ได้ทำ การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากกลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย

การนำเสนอผลการวิจัยในครั้งนี้ มีลำดับขั้นตอนการนำเสนอผลการวิจัย ดังนี้

1. ผลการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ จะนำเสนอผลการศึกษาในลักษณะการบรรยายมีตารางและภาพประกอบการบรรยาย

2. ผลการศึกษาวิเคราะห์แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ จะนำเสนอผลการศึกษาในลักษณะการบรรยาย

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎี

การศึกษา ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการตรวจเอกสารต่างๆ โดยมีรายละเอียด แนวคิด ทฤษฎี เอกสารที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ส่วนที่ 1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

ส่วนที่ 2 การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนา โลจิสติกส์ในประเทศไทย

ส่วนที่ 3 การขนส่งทางรถไฟเส้นทาง ICD ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 4 แนวทางการพัฒนากิจการรถไฟในต่างประเทศ

ส่วนที่ 5 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ส่วนที่ 1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการโลจิสติกส์

นิยาม ความหมายการจัดการโลจิสติกส์

องค์กรการจัดการด้าน โลจิสติกส์ กล่าวถึงคำจำกัดความของการจัดการ โลจิสติกส์ ว่าหมายถึง กระบวนการในการวางแผน นำไปปฏิบัติ และควบคุม ในกิจกรรมเชิงโลจิสติกส์ ด้วยการใช้จ่ายเงินเข้า ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรมนุษย์ ทรัพยากรการเงินและทรัพยากรด้านข้อมูล อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเคลื่อนย้ายหรือจัดเก็บสินค้า และบริการ และสารสนเทศ จากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า อันจะนำผลที่ได้รับคือการได้เปรียบทางการแข่งขัน การได้รับอรรถประโยชน์ด้านเวลาและสถานที่ การส่งมอบสินค้าที่มีประสิทธิภาพให้แก่ลูกค้า และการที่ได้สินทรัพย์ที่เป็นสมบัติของกิจการ (James R.Stock & Douglas M.Lambert, 2001) โดยกระบวนการวางแผนการดำเนินการเพื่อ

ควบคุมประสิทธิภาพการไหลเวียนสินค้าและบริการนี้ จะครอบคลุมตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ การจัดการคลังสินค้า บริหารต้นทุน การขนส่ง ห่วงโซ่แห่งคุณค่า ไปจนถึงจุดที่มีการใช้งานหรือถึงมือผู้บริโภค (สิทธิชัย ฝรั่งทอง, 2548) ซึ่งการจัดลำดับเชิงสินค้า จะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด โดยโลจิสติกส์เกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการจัดหาวัตถุดิบและไปสิ้นสุด ณ จุดที่มีการบริโภคสินค้านั้น หรือในอีกความหมายหนึ่ง โลจิสติกส์เป็นกระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงานและควบคุมกิจกรรมทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้ายและไม่มีการเคลื่อนย้ายในการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้า ตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภคโลจิสติกส์ ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ 2 ลักษณะ คือ กิจกรรมหลักและกิจกรรมสนับสนุน ซึ่งกิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของโลจิสติกส์ คือ กิจกรรมที่มีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุด ประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกัน (กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ, 2544) คือ

1. การขนส่ง
2. การสินค้าคงคลัง
3. กระบวนการสั่งซื้อ

ส่วนกิจกรรมสนับสนุนในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของโลจิสติกส์ คือ กิจกรรมที่มีส่วนในกระบวนการกระจายสินค้า และเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนในทำงานของกิจกรรมหลักดำเนินไปได้สะดวก ได้แก่

- การจัดการด้าน โกดัง
- การยกขน
- การหีบห่อ
- การจัดซื้อจัดหา
- การจัดการวางผลิตภัณฑ์
- การจัดการด้านข้อมูล

กิจกรรมทางโลจิสติกส์

จากนิยามดังกล่าวข้างต้น จึงสรุปได้ว่ากิจกรรมเชิงโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับการใช้ปัจจัยนำเข้า ได้แก่ ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรมนุษย์ ทรัพยากรการเงินและทรัพยากรด้านข้อมูล โดยมี กิจกรรมหลักซึ่งประกอบไปด้วย งานบริการลูกค้า การวางแผนเกี่ยวกับตำแหน่ง

ที่ตั้งของอาคาร โรงงาน คลังสินค้า การพยากรณ์และการวางแผนอุปสงค์ การจัดซื้อจัดหา การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ การดำเนินการกับคำสั่งซื้อ การขนของและการจัดส่ง การจัดการรับคืนสินค้า การจัดการช่องทางจัดจำหน่าย การกระจายสินค้า คลังสินค้าและการเก็บสินค้าเข้าคลัง การจราจรและการขนส่ง กิจกรรมการแปรรูปเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และการรักษาความปลอดภัย (สิทธิชัย ฝรั่งทอง, 2548) ซึ่งกิจกรรมทางโลจิสติกส์ดังกล่าวสามารถสร้างให้เกิดความแตกต่างทั้งในด้านต้นทุน และผลิตภัณฑ์และบริการ โดยกิจกรรมทางโลจิสติกส์จะมีส่วนที่เป็นอินเบาว์โลจิสติกส์และเอาท์เบาว์โลจิสติกส์เป็นส่วนประกอบอยู่ด้วยเสมอ โดยส่วนที่เป็นอินเบาว์โลจิสติกส์คือ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการรับ และเก็บ และจัดการกับปัจจัยนำเข้าและผลิตภัณฑ์พวกวัตถุดิบ การจัดการ โกดัง สินค้าคงคลัง หมายกำหนดการของการขนส่ง การส่งของคืนให้ผู้จัดส่งและส่วนที่เป็นเอาท์เบาว์โลจิสติกส์คือ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บและการกระจายสินค้าสำเร็จรูปไปยังผู้ซื้อ เช่น การจัดการวัตถุดิบ การส่งมอบสินค้า กระบวนการสั่งซื้อ การจัดหายกำหนดการส่งมอบ การดูแลสินค้าภายในโกดัง เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมของโลจิสติกส์ทั้ง 2 ส่วนถ้าหากกระทำอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลแล้วย่อมจะทำให้เกิดผลที่ได้รับคือ “การส่งมอบสินค้าที่ทันเวลา ถูกสถานที่ และราคาเหมาะสม ได้รับการยอมรับจากลูกค้าด้วยความรู้สึกที่ลูกค้าอยากเป็นเจ้าของ” ซึ่งถ้าหากทำให้กิจกรรมเหล่านี้ให้แตกต่างไปจากคู่แข่งขั้นก็จะเป็นแหล่งในการสร้างให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันขึ้น (Micheal E. Porter, 1985)

ดังนั้นโลจิสติกส์จึงเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารเชิงกลยุทธ์ กลายเป็นสิ่งที่ทำทนายผู้บริหารอย่างมาก (Stock 1990) โดยเฉพาะบทบาทเชิงกลยุทธ์ ในแง่ของ โลจิสติกส์ (Mentzer and Kahn, 1995; Stock, 1996) ซึ่งการบริหารโลจิสติกส์นั้นได้กลายมาเครื่องมือสำคัญเชิงกลยุทธ์อันหนึ่งสำหรับกิจการในปัจจุบันนี้เพื่อให้สามารถอยู่รอดและประสบความสำเร็จในกิจการ (Bowersox et al., 1989, 1992 ; Bowersox et al., 1995; Michigan State University Global Logistics Research Team, 1995 ; Stalk et al., 1992) ดังนั้นการยึดมทฤษฎีและการพัฒนาทฤษฎีจากสาขาอื่นๆ มาประยุกต์จะเป็นประโยชน์อย่างมากและเป็นแนวทางในการพัฒนาทฤษฎีการบริหารกลยุทธ์เชิง โลจิสติกส์ขึ้นได้อย่างรวดเร็ว (Stock, 1995)

ความสำคัญของธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ

จากแนวคิดการสร้างให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันธุรกิจ (Micheal E. Porter, 1985) การขนส่งระหว่างประเทศเป็นเครื่องมืออันสำคัญในการช่วยเหลือธุรกิจการค้า

ระหว่างประเทศให้ขยายตัวและเจริญก้าวหน้าได้ หากธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศไม่มีประสิทธิภาพ ใช้เวลาในการขนส่งนานและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงแล้วย่อมเป็นการปิดกั้นการค้าของโลกอย่างแน่นอน ทั้งนี้เพราะสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศหนึ่งซึ่งมีความได้เปรียบทางด้านต้นทุนการผลิตไม่สามารถจำหน่ายในราคาที่ได้เปรียบกับประเทศผู้นำเข้าได้หากสินค้านั้นมีต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่สูง ทั้งนี้เพราะราคาสินค้าโดยทั่วไป จะถูกกำหนดขึ้นจากต้นทุนการผลิตบวกค่าใช้จ่ายการขนส่งบวกกำไรที่กำหนด การขนส่งระหว่างประเทศจึงมีความสำคัญและมีบทบาทมากในการค้าของโลก โดยองค์ประกอบหนึ่งที่สำคัญของธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศคือ องค์ประกอบด้านการตลาดมี 3 ด้านที่สำคัญ คือ ราคาค่าขนส่ง คุณภาพของบริการขนส่ง และตัวแทน (agencies) การขนส่ง (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ, 2547)

ซึ่งในปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้แผ่ขยายอย่างกว้างขวางไปทั่วโลก การขยายตัวอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องของการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์และการขนส่งเข้ามามีบทบาทสำคัญในการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่

ปรัชญาการบริหารจัดการเกี่ยวกับคุณภาพบริการเป็นประเด็นสำคัญของการบริหารจัดการนับแต่ยุค 80s เป็นต้นมา ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศที่มีมากขึ้น พร้อมปรัชญา Just in Time ทำให้ผู้ประกอบการมุ่งประเด็นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็ว โดยใช้การขนส่งบนถนน ตามปรัชญา Door-to-Door เพราะมีความรวดเร็วและยืดหยุ่นสูง

แต่อย่างไรก็ตาม ต้นทุนในการบริหารจัดการก็เป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ผู้ประกอบการมีความจำเป็นที่ต้องควบคุมให้สามารถแข่งขันได้ ด้วยราคาน้ำมันดีเซลที่สูงขึ้น ประกอบกับปัญหาสถานะแวดล้อมและการจราจรบนท้องถนนที่ก่อให้เกิดปัญหาแก่ส่วนรวม ทำให้รูปแบบการขนส่งในอนาคตกำลังจะมีการเปลี่ยนไปจากที่เคยใช้การขนส่งผ่านทางรถยนต์บนถนน เป็นการหันมาใช้ในการขนส่งโดยรถไฟและเรือแทน ในอดีตด้วยการบริหารจัดการแบบเดิมของกิจการรถไฟทั่วโลก ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการโดยรัฐ เป็นองค์กรที่มีขนาดใหญ่ ประสบกับปัญหาขาดทุนเรื่อยมา แต่ในปัจจุบันแนวทางการขนส่งกำลังจะเปลี่ยนรูปแบบมาที่การประสานกันระหว่างการขนส่งทางรถไฟ รถยนต์ เรือและเครื่องบิน หรือ รูปแบบ Multi-Modal ที่ได้ดำเนินการในหลายประเทศ ดังนั้น จากที่ในอดีตกิจการรถไฟหรือรถยนต์ หรือผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบ ต่างมองกันและกันในฐานะคู่แข่ง มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำความเข้าใจกับแนวทางดังกล่าว ในการวางแผนประสานงานในการบริหารจัดการทางการขนส่ง เพื่อสร้างขีดความสามารถให้กับประเทศ

สามารถแข่งขันบนเวทีโลกได้ต่อไป (Vantuono, 2005., Vanek and Smith, 2004., Logistics Management & Distribution Report, 2002., Needham, 2002., Xie, 2002)

ส่วนที่ 2 การขนส่งทางรถไฟกับการพัฒนาโลจิสติกส์ในประเทศไทย

จากผลการศึกษาของภคิน คัมภีรานนท์ (2549) พบว่า สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน ได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้ว่าจะยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง (Logistics hub) เป็นศูนย์รวมและศูนย์กระจายสินค้า (hub & spoke) และประตูการขนส่งสู่อินโดจีน (gateway Indochina) และเมื่อพิจารณาดัชนีวัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยทั้ง 4 ด้าน ประเทศไทยยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าค่อนข้างต่ำกว่ามาตรฐานและต่ำกว่าประเทศอื่น ซึ่งหากมีการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าให้พร้อมสำหรับศักยภาพในการส่งออก จะเกิดประโยชน์ในการบริหารจัดการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ จึงมีการกำหนดยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถไทยในเวทีโลก เพื่อตั้งรับการแข่งขันหลังจากข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยและนานาประเทศ (Free Trade Agreement : FTA) ดังนั้นจะต้องมีการสร้างมาตรฐานในเรื่องบุคลากร เทคโนโลยี และ โครงสร้างพื้นฐาน ให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้

และผลจากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ โดยกระทรวงการคลัง (2547) เรื่อง “การยกระดับโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถไทยในเวทีโลก” พบว่า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศ กระทรวงการคลัง โดย สคร. ในฐานะผู้กำกับดูแลรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบ Logistics ควรพัฒนาศักยภาพของรัฐวิสาหกิจ ซึ่งประกอบด้วยรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (บทด.) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และรัฐวิสาหกิจอื่นที่มีส่วนสนับสนุนระบบ Logistics เช่น บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด (ปณท.) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) และองค์การคลังสินค้า (อคส.) เป็นต้น ควรจัดทำแผนยุทธศาสตร์ร่วมกัน ดังนี้

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางภาคพื้น (Surface) (เสนอโดย การรถไฟแห่งประเทศไทย กทท. รสพ. และบทด.) ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ย่อย คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 "การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่อุภูมิภาค" เพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบเทียบเท่ากับท่าเรืออื่น ในภูมิภาคเดียวกัน โดยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับและดึงดูดปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกอินโดจีน และจีนตอนใต้ และพัฒนาท่าเรือสตูลเพื่อรองรับประเทศในแถบเอเชียใต้ ตลอดจนขยายขีดความสามารถของ ICD ลาดกระบัง และย่านพหลโยธิน เพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่ง รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 2 "การพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Hub & Spokes)" เพื่อเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าประจำภาค โดยจัดตั้ง Hub และเชื่อมต่อระบบการขนส่ง ระหว่างรูปแบบการขนส่งเดียวกัน (Intramodal) และต่างรูปแบบ (Intermodal) ให้เกิดการใช้ประโยชน์ และลดต้นทุนด้าน Logistics อย่างเต็มที่ (Fully Utilization) รวมทั้งสร้างและพัฒนา Container Yard & Truck Terminal

ยุทธศาสตร์ที่ 3 "Modal Shift ไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และท่อ" เพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งในปริมาณมาก ซึ่งจะลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงาน เพิ่มความปลอดภัยและตรงเวลา โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ และการมีนโยบายสนับสนุนการขนส่งระบบราง และทางน้ำอย่างจริงจัง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 "การพัฒนาระบบ Logistics Management" เพื่อจัดระบบให้เอื้อต่อการพัฒนาระบบ Logistics และอำนวยความสะดวกในการดำเนินงานด้าน Logistics โดยจัดตั้งคณะกรรมการ Logistics แห่งชาติ และการออกกฎหมายผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) ตลอดจนการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการรวบรวมและการขนถ่ายสินค้า

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางอากาศ (Air) (เสนอโดย บกท. ทอท. บวท. ปณท. และ รสพ.) ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ย่อย คือ

ยุทธศาสตร์ที่ 1 "Global Destination Network" เพื่อความเป็นศูนย์กลางด้าน Logistics ของสินค้าในกลุ่มประเทศ Greater Mekong Sub-Region และ South Asia กับตลาดโลก ตลอดจนการเชื่อมโยงระบบ Logistics ในประเทศต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า Door to Door การ

ขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมทั่วโลก โดยเน้นการเปิดเส้นทางการบินมุ่งสู่ประเทศต่างๆ ที่มีศักยภาพทั้งใน Asia Europe และ USA

ยุทธศาสตร์ที่ 2 "การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็น Gateway ระดับโลก" เพื่อการเป็น Gateway ในระดับภูมิภาค โดยพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าภาคเหนือเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ Greater Mekong Sub-Region & South Asia โดยเน้นสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมและพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางภาคใต้เชื่อมโยงกับประเทศในกลุ่ม South East Asia โดยเน้นสินค้าอาหารทะเลสด ตลอดจนการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ให้เป็น Gateway ในระดับโลก เชื่อมโยงกับประเทศในทวีปต่าง ๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 "Center for Logistics ของโลกด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แพ้ชื้น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์และเครื่องประดับ" โดยการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อการขนถ่ายสินค้า เช่น E-Commerce และ E-Licensing อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งระหว่าง Mode ต่าง ๆ เป็นต้น การประสานให้เกิด Multi-Modal Linkage between Surface and Air ตลอดจนการจัดตั้งคณะกรรมการกลางขึ้นรับผิดชอบ

3. มาตรการในทางปฏิบัติดำเนินการได้ทันที มีจำนวน 2 มาตรการ คือ

3.1 ปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถทำการขนส่งได้ในทุก Mode และปรับปรุงใบส่งปล่อยสินค้า โดยใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (ตัวแดง) ให้เชื่อมโยงกับการทำเรือแห่งประเทศไทยและสายการบินอื่น ๆ ตลอดจนจัดทำระบบ One Day Clearance นับตั้งแต่นำสินค้าเข้าเก็บ ณ ท่าเรือหรือที่ที่นำเข้า-ส่งออก เป็นต้น เพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติภายใน 30 วัน นับจากการสัมมนา

3.2 ความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำข้อตกลงพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศจำนวน 4 ฉบับ ดังต่อไปนี้

ข้อตกลงฉบับที่ 1 "One Day Clearance" ระหว่าง บกท. ทอท. กทท. และกรมศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า/ส่งออกสินค้า ให้เสร็จสิ้นภายใน 1 วัน

ข้อตกลงฉบับที่ 2 "ความร่วมมือในการขนส่ง Port-to-Door & Door-to-Port" ระหว่าง บตด. และ รสพ. เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้า

ข้อตกลงฉบับที่ 3 "การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า" ระหว่าง กทท. บตด. การรถไฟแห่งประเทศไทยและรสพ. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าและเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพ

ข้อตกลงฉบับที่ 4 "การนำส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด่วนถึงมือผู้รับ" ระหว่าง บกท. ปณท. และ รสพ. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

4. ผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในทางปฏิบัติ

4.1 การส่งมอบสินค้าให้สายการบิน ลดเวลาจาก 3 ชม. เหลือน้อยกว่า 2 ชม.

4.2 การขนส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือสงขลา จะลดเวลาดำเนินการจาก 24 ชม. เหลือต่ำกว่า 18 ชม. และลดค่าใช้จ่ายจาก 380 บาท/ตัน เหลือ 340 บาท/ตัน ตลอดจนประหยัดน้ำมันจาก 12 ลิตรต่อ กม. เหลือ 1 ลิตรต่อ กม.

4.3 การจัดระเบียบการขนยกตู้คอนเทนเนอร์ที่รถไฟ ลดเวลาจาก 4 ชม. เหลือภายใน 2 ชม.

4.4 การลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร จาก 5 วัน เหลือภายใน 1 วัน

5. การกำหนดกรอบตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการกำกับและติดตามผลตามแผนยุทธศาสตร์ โดยเน้นที่ผลลัพธ์หลัก 3 ประการ คือ ความมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน (Cost Efficiency) ความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ (Responsiveness) และความเชื่อมั่นได้ (Reliability/Security) ซึ่งคาดว่าจะเริ่มนำมาใช้ในการกำกับผลการดำเนินงานของธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้ตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้นไป

6. แนวทางสนับสนุนดำเนินการต่อไป เพื่อการพัฒนาระบบ Logistics ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ได้แก่ ด้าน Institutional Framework ด้าน Capacity Building และด้าน Logistics Intelligence

ยุทธศาสตร์การพัฒนารถไฟกับระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย

จากยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พบว่า รถไฟจะกลายเป็นระบบหลักในระบบขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยในปัจจุบัน รถไฟเป็นระบบขนส่งที่ทำการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าและออกไปยังท่าเรือเพื่อส่งต่อไปยังประเทศคู่ค้า ในประเทศไทยการรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มตัดแปลงรถสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ตั้งแต่กลางปี พ.ศ.2520 โดยตัดแปลงจากรถที่ใช้งานน้อยและรถเฉพาะกิจที่เหลือใช้งาน แล้วเริ่มทำการขนส่งมาตั้งแต่ พ.ศ.2521 ในระยะแรกทำการขนส่งไปยาสูบ จากจังหวัดเชียงใหม่ ลำพูน เพื่อส่งออกไปต่างประเทศโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัทเรือต่างๆ โดยขาขึ้นส่งเป็นตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปบรรจุยาสูบที่ต้นทาง ภายใต้การกำกับดูแลของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประทับตราจากต้นทางเมื่อตู้คอนเทนเนอร์ถูกขนส่งกลับมาถึงท่าเรือกรุงเทพ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเพียงตรวจตราศุลกากรเพียงอย่างเดียว หากอยู่ในสภาพเรียบร้อยจะอนุญาตให้ส่งตู้คอนเทนเนอร์นั้นขึ้นเรือได้เลยถึงปี พ.ศ. 2523 มีการขนส่งค้าขยและกระสอบจากจังหวัดนครราชสีมาเพิ่มขึ้นมีลักษณะเดียวกับยาสูบโดยเจ้าของสินค้าจะนำเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปจากกรุงเทพฯ แต่ไม่นานก็เลิกไปเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง และประสบปัญหาการแข่งขันอย่างรุนแรงในตลาดโลก

ต่อมาปี พ.ศ. 2531 สืบเนื่องจากความคับคั่งในท่าเรือกรุงเทพ ทำให้ผู้ส่งออกได้รับความเดือดร้อนและมีค่าใช้จ่ายในการส่งออกเพิ่มขึ้น รัฐบาลในขณะนั้น (พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์) มอบนโยบายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือประสานงานกันปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้ครบวงจร เพื่อให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสามารถเข้าใช้บริการที่ทำเรือสัทธิบโดยเร็วที่สุดเป็นการชั่วคราวเพื่อช่วยระบายความคับคั่งของผู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเรือกรุงเทพ การก่อตั้งสถานีขนถ่ายสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือจึงเกิดขึ้นในที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณบางซื่อหรือที่เรียกกันว่าย่านสินค้าพลโยธินเป็นแห่งแรกของประเทศไทย และวิวัฒนาการต่อมาโดยจัดตั้งขึ้นอีกที่เขตลาดกระบังกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้ามาในประเทศหรือออกไปต่างประเทศที่ทำเรือแหลมฉบัง โดยมีชื่อว่า โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลังลาดกระบัง (Inland Container Depot หรือ ICD ลาดกระบัง) ทำหน้าที่ให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้าคลังเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง

ส่วนที่ 3 การขนส่งทางรถไฟเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง

ความสัมพันธ์ระหว่างโครงการท่าเรือแหลมฉบังกับโครงการ ICD ลาดกระบัง

การขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์โดยทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออก เริ่มต้นครั้งแรกในสมัยอดีตนายกรัฐมนตรี พณฯ พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ ซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (การทำเรือสัตหีบในปัจจุบัน) และย่านสินค้าพลโยธิน (ยพ.) เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง และทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างสถานีศรีราชากับ ทพล.แล้วเสร็จ บริษัท อเมริกันเพรสซิเด็นทัลลายส์ จำกัด (เอพีแอล) ซึ่งเป็นบริษัทที่ร่วมโครงการมาตั้งแต่ต้น ได้ย้ายฐานปฏิบัติการมาที่ท่าเรือแหลมฉบังแทนและเริ่มการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับ ยพ. อย่างไรก็ตาม แม้ว่าท่าเรือแหลมฉบังจะเปิดดำเนินการแล้วก็ตาม แต่โครงการก่อสร้าง ICD ที่ลาดกระบัง ซึ่งเป็นโครงการของรัฐบาลรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้าออกทางท่าเรือแหลมฉบังและได้มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินโครงการก็ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง เนื่องจากติดขัดปัญหาต่างๆ นายอนุทิน ชาญวีรกูล อดีตนายกรัฐมนตรีว่ากระทรวงคมนาคมในสมัยนั้น จึงได้สั่งการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการหาผู้ประกอบการที่ ยพ. เพิ่มขึ้น เพื่อบรรเทาปัญหาความแออัดที่ ทกท. ดังกล่าว ซึ่งผู้ที่ได้รับการคัดเลือกคือ บริษัท สตีเวอคอริง เซอร์วิสเซส อเมริกา (ประเทศไทย) จำกัด จนกระทั่งเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2535 รัฐบาลได้สั่งการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยลงมือก่อสร้าง ICD ลาดกระบังโดยเร็วที่สุด เพราะโครงการได้ล่าช้ามานาน และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีบริษัทเรือไปใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังเพียงไม่กี่ราย เมื่อท่าเรือแหลมฉบังเสร็จสมบูรณ์ ก็ได้ นำเอากิจกรรมบรรจุและการขนถ่ายสินค้ามาไว้นอกท่าเรือโดยนำเอากิจกรรมดังกล่าวมาไว้ที่ ICD ของรัฐที่สร้างขึ้นเป็นแห่งแรกที่เขตลาดกระบังซึ่งเปรียบเสมือนเป็นท่าเรือบก เพื่อรองรับท่าเรือแหลมฉบังให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั้งทางรถไฟและรถยนต์ โดยมีรายละเอียดของท่าเรือแหลมฉบังและ ICD ลาดกระบัง ดังต่อไปนี้

ท่าเรือแหลมฉบัง

ประวัติท่าเรือแหลมฉบัง

วัตถุประสงค์สำคัญของการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรับเรือขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพได้ และเพื่อให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และการส่งเสริมการส่งออกที่สำคัญของไทยในอนาคต แนวความคิดที่ว่าประเทศไทยควรที่จะสร้างท่าเรือพาณิชย์ขึ้นใหม่อีกแห่งหนึ่งเริ่มขึ้นเมื่อ ปี พ.ศ. 2491 ในสมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม เนื่องจากรัฐบาลตระหนักว่าท่าเรือกรุงเทพมีลักษณะเป็นท่าเรือซึ่งจะไม่สามารถตอบสนองการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ ในระยะยาวได้อย่างเต็มที่ ได้มีการพิจารณาจะสร้างท่าเรือพาณิชย์ที่ศรีราชาเพื่อประโยชน์ทางการค้า อย่างไรก็ตามโครงการก่อสร้างท่าเรือที่ศรีราชาถูกระงับไป

จนกระทั่งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2525 จึงได้มีมติให้เร่งรัดการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง สำหรับบริการสินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้ สินค้าเกษตรกรรมบางประเภท และส่งเสริมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดเบาที่ไม่มีปัญหาต่อสถานะแวดล้อม ต่อมาในปี พ.ศ. 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าจ้าง PAAS Consortium ให้เป็นผู้ควบคุมงานก่อสร้างพร้อมทั้งคัดเลือกให้กลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย , Daiho, Daito Kogyo และ Dredging International เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยได้ลงนามในสัญญาก่อสร้างกำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน และในวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยมี พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นเป็นประธานในพิธี จากนั้นปี พ.ศ. 2533 เมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือแห่งใหม่ ภายให้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรบริหารท่าเรือแห่งนี้ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้ว่าจ้างเอกชนเข้าร่วมประกอบการท่าเทียบเรือได้ด้วย และนับแต่โครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ได้เริ่มงานก่อสร้างตั้งแต่ปี 2530 แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยรัฐบาล มีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง

ข้อมูลทั่วไป

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกของประเทศไทย มีพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการแล้วดังนี้

- ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า
- ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า
- อุ้งต่อและซ่อมเรือ 1 ท่า

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่เช่าประกอบการหรือที่เรียกว่า Landlord Port โดยเป็นท่าเทียบเรือที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงสุดแห่งหนึ่งของโลก จากการจัดอันดับท่าเทียบเรือที่เป็น World Top Container Port โดยนิตยสารชั้นนำของโลก เช่น Loyld List เป็นต้น ท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจากลำดับที่ 23 ในช่วงปี 2541- 2542 โดยเลื่อนขึ้นเป็นลำดับที่ 20 และ 18 ในปี 2545 และ 2546 ตามลำดับ และจากการศึกษาของ ประโยชน์ ศรีจันทร์อินทร์ (2540) ยังพบว่าท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยพิจารณาจากดัชนีต่าง ๆ ที่ใช้เป็นเครื่องวัดประสิทธิภาพ สามารถวัดประสิทธิภาพของท่าเรือได้ 3 รูปแบบ คือ การวัดประสิทธิภาพของท่าเรือจากปริมาณสินค้าและผลปฏิบัติงาน การวัดประสิทธิภาพของท่าเรือจากการให้บริการ และการวัดประสิทธิภาพของท่าเรือจากการใช้ประโยชน์ท่าเรือ ซึ่งผลการดำเนินงานอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด แสดงให้เห็นถึงการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังมีบทบาทในการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคตะวันออกทำให้เกิดการลงทุนเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อผลผลิตและการจ้างงาน

ในปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังได้กำหนดวิสัยทัศน์ไว้คือ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ (Main Port of Thailand) ให้เป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก (World Class Port) เพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าเรืออื่นๆ ได้เป็นอย่างดี มุ่งพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางในการขนส่งหรือเป็นประตูการค้า (Gateway) ให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงและสามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งอย่างต่อเนื่อง จากวิสัยทัศน์ดังกล่าว ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมุ่งเน้นการบริหารและพัฒนาในทุกด้าน เพื่อให้มีขีดความสามารถในการรองรับเศรษฐกิจโลกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากแผนการดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือทั้ง 4 ท่า คาดว่า จะใช้เวลาพัฒนาครบทุกท่าภายในปี พ.ศ.2553 โดยมีขีดความสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ทั้งสิ้น 3.5 ล้าน ทีอียู

ซึ่งจากแนวทางการพัฒนานี้จะเห็นได้ว่า ศักยภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยทางเรือมีความได้เปรียบประเทศเพื่อนบ้าน แต่อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์สูง แต่การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังไม่สอดคล้องกับขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบัง ซึ่งเปรียบเสมือนท่าเรือบก ให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในปัจจุบันมีขีดความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ 1.0 ล้าน ทีอียู

ICD ลาดกระบัง

ความเป็นมา

ICD ลาดกระบัง เกิดขึ้นมาจากรัฐบาลญี่ปุ่น โดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA) ได้ให้ความช่วยเหลือแก่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (สพอ.) ในการศึกษาความเหมาะสมระบบการขนส่งสินค้ากล่องสำหรับท่าเรือแหลมฉบัง โดยเริ่มทำการศึกษาเมื่อต้นปี 2531 แล้วเสร็จประมาณต้นปี 2532 จากผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น JICA ได้เสนอให้มีการจัดตั้ง ICD ที่เขตลาดกระบัง พร้อมทั้งเสนอให้รัฐบาลลงทุนในปัจจัยพื้นฐานและให้ภาคเอกชนเป็นผู้ประกอบการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ต่อมาคณะอนุกรรมการกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (อพอ.) ได้มีมติเมื่อ

วันที่ 6 กรกฎาคม 2532 เห็นชอบในหลักการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการ ICD ลาดกระบัง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ วันที่ 19 กันยายน 2532 เห็นชอบในหลักการโครงการ ICD ลาดกระบังและให้เร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการในการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) เพื่อให้บริการเคลื่อนย้ายนำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยให้ภาคเอกชนเป็นผู้ประกอบการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งรายละเอียดของผู้ประกอบการซึ่งได้รับสัมปทานประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง มีรายละเอียดดังนี้

ผู้ได้รับสัมปทานประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง

- สถานี A บริษัท สยามชอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด
- สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซีแหลมฉบัง จำกัด
- สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
- สถานี D บริษัท ทีพีฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA)
- สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด (THL)
- สถานี F บริษัท เอ็น วาย เค ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส จำกัด (NICD)

อายุของสัมปทานสำหรับผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง

- สถานี A,B,C และ F อายุสัมปทาน 10 ปี (6 มี.ค.39 – 5 มี.ค.49)
- สถานี D และ E อายุสัมปทานตั้งแต่ วันที่ 19 ธ.ค.40 – 5 มี.ค.49

ผลการดำเนินงานของ ICD ลาดกระบัง

ในปัจจุบัน พ.ศ.2549 มีตู้คอนเทนเนอร์ IMPORT/EXPORT ผ่านเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง จำนวน 1,195,473 ทีอียู ซึ่งมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนับจากปี พ.ศ.2539 ที่เริ่มดำเนินการ โดยมีรายละเอียดของปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้า-ออก จริง แสดงตามปีงบประมาณ ดังนี้

ตารางที่ 2.1

แสดงปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้า-ออก ICD ลาดกระบัง

Unit : ทีอียู

ปีงบประมาณ	ปริมาณผ่านเข้า-ออก จริง
2539 (เม.ย. – ก.ย.39) 6 เดือน	106,703
2540	291,295
2541	439,661
2542	583,078
2543	769,094
2544	925,351
2545	1,064,905
2546	1,158,386
2547	1,261,586
2548	1,275,741
2549 (ม.ค.-ก.ค.49)	1,195,473

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2549

วิสัยทัศน์ในการรับตู้คอนเทนเนอร์ของ ICD ลาดกระบัง

จากในอดีตวิสัยทัศน์ในการรับตู้คอนเทนเนอร์ของ ICD ลาดกระบัง มีปริมาณ 400,000 – 600,000 ทีอียูต่อปี (ตามรายงานการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา) และกระทรวงคมนาคมเห็นชอบในหลักการ ให้เพิ่มขีดความสามารถเป็น 1.0 ล้าน ทีอียู ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจัดการและชนิดรวมทั้งจำนวนของเครื่องมือยกขนของผู้รับสัมปทานแต่ละสถานี ทางวิ่ง จำนวน รถจักร รถโบกี้ บรรทุกตู้สินค้า การจัดการที่ย่านรถไฟ ICD ลาดกระบัง และการปรับปรุงย่านรถไฟภายใน ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ด้วย

สัดส่วนการขนส่ง

ในการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไปยังแหลมฉบังในปัจจุบันมีการขนส่งผ่านทางรถไฟและรถยนต์ โดยมีสัดส่วนการขนส่งดังรายละเอียดในตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2

แสดงสัดส่วนการขนส่งเปรียบเทียบระหว่างรถไฟและรถยนต์

ปีงบประมาณ	รถไฟ	รถยนต์
2539	42.8	57.2
2540	59.8	40.2
2541	52.5	47.5
2542	50.0	50.0
2543	39.1	60.9
2544	28.3	71.7
2545	24.8	75.2
2546	25.5	74.5
2547	33.6	66.4
2548	32.4	67.6
2549 (ม.ค.-ก.ค.49)	31.0	69.0

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2549

จากตารางที่ 2.2 พบว่า สัดส่วนการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟและรถยนต์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน กล่าวคือ นับจากปี พ.ศ.2539 ซึ่งเป็นปีที่ ICD ลาดกระบังเริ่มดำเนินการจนถึงปี พ.ศ.2542 การขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟมีสัดส่วนสูงกว่ารถยนต์ แต่หลังจากนั้นจนถึงปัจจุบันปี พ.ศ.2549 การขนส่งผ่านทางรถยนต์กลับมีสัดส่วนสูงกว่าการขนส่งผ่านทางรถไฟ

ปริมาณการขนส่งทางรถไฟ

แต่เมื่อพิจารณาจากปริมาณการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟ พบว่า มีปริมาณที่สูงขึ้นทุกปี รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3

แสดงปริมาณการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่าน ICD ลาดกระบัง

ปีงบประมาณ	จำนวนตู้ (ที่อียู)	รายได้
2539 (เม.ย.39 – ก.ย.39)	45,723	36,578,400
2540	174,261	139,443,200
2541	230,957	204,244,400
2542	291,731	262,061,100
2543	300,941	269,145,300
2544	261,666	235,063,600
2545	257,285	228,900,500
2546	278,128	258,488,400
2547	339,786	294,826,900
2548	392,557	341,020,300
2549 (ม.ค.-ก.ค.49)	370,271	334,527,040

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2549

จากตารางที่ 2.3 พบว่า ปริมาณการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไป ยังท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟมีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ สาเหตุที่สัดส่วนในการขนส่งผ่านทางรถไฟลดลงจากเดิมเกิดเนื่องมาจากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นนั่นเอง ประกอบกับความต้องการของผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานทั้ง 6 สถานี มีความต้องการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟ เพราะมีราคาคันทุนต่ำ สามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ และรักษาลี้ดแวลด์ลุ่มเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมในระยะยาว (ภคิน คัมภีรานนท์, 2549) ดังนั้นปัญหาที่แท้จริง

ของการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ เกิดจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นแต่ขีดความสามารถในการขนส่งไม่สามารถเพิ่มได้ตามความต้องการ

การขนส่งผู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

สำหรับการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟนั้น สามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง เป็นการสนับสนุนการส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยให้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ด้วยบริการต่างๆที่ทันสมัยและครบวงจร มีหน่วยงานของรัฐคอยให้บริการและอำนวยความสะดวกในลักษณะ One Stop Services ซึ่งจะสามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในแต่ละสถานีในเวลาอันรวดเร็ว ได้แก่ ศุลกากร ที่ให้บริการทางพิธีการศุลกากร เช่น การประเมินภาษีอากร การตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าและขาออก เป็นต้น ด้านตรวจพืช ด้านตรวจสัตว์ป่า ด้านตรวจสัตว์น้ำ ด้านกักกันสัตว์ระหว่างประเทศ ด้านอาหารและยา โดยมีบริษัทเอกชนผู้รับสัมปทานเข้ามาบริหารและประกอบการและมีการแข่งขันซึ่งกันและกัน โดยสินค้าส่งออกผู้ประกอบการจะนำสินค้ามาจากโรงงานและนำมาบรรจุที่ ICD ลาดกระบังหรือนำผู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าแล้วจากนิคมอุตสาหกรรมหรือโรงงานมาดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรแล้วขนส่งทางรถไฟหรือทางรถยนต์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และสำหรับสินค้านำเข้าเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือแหลมฉบังจะขนส่งทางรถไฟหรือทางรถยนต์ จะนำเข้ามาที่ ICD ลาดกระบังเพื่อดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรให้เป็นที่เรียบร้อยก่อนนำผู้คอนเทนเนอร์ออกไปหรือขนถ่ายออกที่ ICD ลาดกระบังก่อนแล้วจึงขนถ่ายต่อส่งให้ผู้นำเข้า

สำหรับเส้นทางรถไฟจากสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังความยาวประมาณ 118 กม. โดยเริ่มต้นจากสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังเชื่อมกับทางรถไฟสายตะวันออกที่สถานีหัวตะเ�ผ่านจังหวัดฉะเชิงเทราและชลบุรีไปจนถึงท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีรายละเอียดในการเดินทางในเที่ยวไปจำนวน 12 ขบวน และเที่ยวกลับจำนวน 12 ขบวน ดังตารางที่ 2.4 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.4
แสดงกำหนดเวลาเดินรถขบวนตู้คอนเทนเนอร์ระหว่าง
ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง

เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
ขบวน	ไอซีดี ออก	หข. ออก	ฉบ. ถึง	ทลฉ. ถึง	ขบวน	ทลฉ. ออก	ฉบ. ออก	หข. ถึง	ไอซีดี ถึง
861	23.55	00.50	02.50	03.05	862	04.10	04.25	07.20	07.30
863	00.40	00.50	03.30	03.45	864	06.00	16.15	09.22	09.32
865	02.20	02.30	05.05	05.20	866	06.40	06.55	10.20	10.30
867	04.00	04.10	07.30	07.45	868	08.15	08.30	13.27	13.37
869	04.55	05.05	08.25	08.40	870	10.00	10.15	14.55	15.05
871	09.37	09.47	12.25	12.40	872	13.10	13.25	15.45	15.55
873	11.35	11.45	14.55	15.10	874	16.30	16.45	21.10	21.20
875	13.20	13.30	15.50	16.05	876	18.20	18.35	21.47	21.57
877	16.05	16.15	19.15	19.30	878	20.25	20.40	23.37	23.47
879	18.18	18.28	21.25	21.40	880	22.30	22.45	01.20	01.30
881	19.10	19.20	21.55	22.10	882	22.55	23.10	01.57	02.07
883	22.05	22.15	00.55	01.10	884	02.40	02.55	05.35	05.45

ที่มา : www.railway.co.th/icd/

- หมายเหตุ
1. หข. = สถานีหัวตะเข้
ฉบ. = สถานีแหลมฉบัง
ทลฉ. = ท่าเรือแหลมฉบัง
 2. ขบวน 865/866, 869/870 ยังไม่มีการประกาศเดินเป็นขบวนรถสำรอง
ขบวน 863/864, 871/872 และขบวน 875/876 ประกาศเดินเฉพาะวันเสาร์ -
 3. อาทิตย์

จากตารางที่ 2.4 พบว่า ขบวนการในเที่ยวไปจำนวน 12 ขบวน และเที่ยวกลับจำนวน 12 ขบวน ใช้ระยะเวลาเฉลี่ยในการเดินรถประมาณ 3 ชั่วโมง 5 นาที แต่ในปัจจุบันสามารถเดินรถได้วันละ 14 ขบวน (28 ขบวนไป-กลับ) จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง (กคินคัมภีรานนท์, 2549)

ส่วนที่ 4 แนวทางการพัฒนากิจการรถไฟในต่างประเทศ

จากเอกสารประกอบการสัมมนาของธนาคารโลก (Ron Kopicki, Louis S.,1997) เพื่อประมวลแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการปรับโครงสร้าง (Restructuring) และแปรรูปรัฐวิสาหกิจให้เอกชนมีส่วนร่วมมากขึ้น (Privatization) ของกิจการรถไฟในต่างประเทศต่าง ๆ เช่น ญี่ปุ่น อังกฤษ สวีเดน นิวซีแลนด์ อาร์เจนตินา สหรัฐอเมริกา และแคนาดา แต่ในรายงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจะนำเฉพาะหัวข้อที่เกี่ยวข้องมาทำการศึกษา ได้แก่ 1) ทางเลือกในการปรับโครงสร้าง 2) กลไกสถาบันตัวกลาง 3) กระบวนการปรับโครงสร้าง และ 4) กรณีศึกษาในการปรับโครงสร้างของประเทศต่าง ๆ โดยมีรายละเอียดพอสรุปได้ ดังนี้

1. ทางเลือกในการปรับโครงสร้าง (Structural Options)

เป็นแนวทางหนึ่งเพื่อให้กิจการรถไฟสามารถอยู่รอดได้ในระยะยาว โดยการจัดสรรทรัพยากรและการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดมูลค่าสูงสุด โดยการแบ่งแยกประเภททรัพย์สินให้มีความชัดเจนว่าทรัพย์สินประเภทใดที่มีความจำเป็น และทรัพย์สินใดไม่มีความจำเป็นในการประกอบกิจการรถไฟเพื่อทำการจำหน่ายออก หรือตั้งหน่วยงานหรือบริษัทใหม่ขึ้นมาบริหารเพื่อนำเงินที่ได้มาลงทุนหรือชำระหนี้สิน

- ด้านหนี้สินควรปรับปรุงจำแนกว่ามีหนี้สินเท่าใดที่มีความสามารถชำระคืนได้จากการดำเนินงานเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานภายหลังการปรับโครงสร้างแล้ว ส่วนหนี้สินที่เหลืออาจให้รัฐบาลรับภาระ

- ด้านพนักงานควรมีการปรับโครงสร้างเพื่อลดแรงงานแอบแฝง

- ด้านการบริหารควรรวให้ผู้บริหารมืออาชีพ ที่ผ่านกระบวนการเลือกสรรอย่างเข้มงวดเพื่อบริหารและจัดการองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดกลยุทธ์ที่

ชัดเจน เพื่อสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งประเภทอื่นและตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้

กรอบที่สำคัญในการปรับโครงสร้างมีดังนี้คือ

ทรัพย์สิน

- การปรับโครงสร้างทรัพย์สินและกลไกที่ใช้ในการปรับโครงสร้าง
- การปรับโครงสร้างหนี้สิน
- การปรับโครงสร้างแรงงานและกลไกในการปรับโครงสร้างแรงงาน
- การปรับโครงสร้างการบริหาร
- การปรับกลยุทธ์

1.1 การปรับโครงสร้างทรัพย์สินและกลไกที่ใช้ในการปรับโครงสร้าง

ทรัพย์สิน

ก. การปรับโครงสร้างทรัพย์สิน (Assets Restructuring) : รูปแบบโครงสร้าง (Structural Forms) ในการปรับโครงสร้างทรัพย์สินจะมีอยู่หลายรูปแบบที่ใช้ในการปรับ ดังนี้คือ

- รูปแบบตามทรัพย์สินหลักกับทรัพย์สินรอง โดยแยกทรัพย์สินที่มีความจำเป็นต้องใช้ดำเนินการ เช่น ระบบทาง สถานี ยานพาหนะ ระบบควบคุมสัญญาณจราจร ออกจากทรัพย์สินที่ไม่จำเป็นในการดำเนินการ เช่น โรงแรม ที่ดินว่างเปล่า เพราะจะทำให้ง่ายต่อการปรับปรุง

- รูปแบบตามลักษณะภูมิประเทศ เพื่อเน้นการบริการด้านขนส่งคน และขนส่งสินค้า ตามความต้องการของผู้ใช้บริการและสภาพท้องถิ่น เนื่องจากการบริหารงานจากส่วนกลาง อาจจะไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของท้องถิ่นได้ ก็อาจจะให้ท้องถิ่นบริหารและจัดการกับทรัพย์สินที่อยู่ในพื้นที่ของตนเอง

- รูปแบบตามประเภทธุรกิจ โดยการแยกทรัพย์สินที่ใช้ในการขนส่งสินค้าออกจากการขนส่งคนอย่างชัดเจน

- รูปแบบตามลักษณะงาน ซึ่งในกิจการรถไฟจะมีลักษณะงานอย่างน้อย 4 ประเภท คือ การปฏิบัติการทางด้านรถไฟ การบำรุงรักษาทาง การบำรุงรักษาเครื่องมืออุปกรณ์ และการพาณิชย์

- รูปแบบตามลักษณะของความหนาแน่นของการเดินรถ การเดินรถหนาแน่นมาก และทำกำไร ส่วนการเดินรถหนาแน่นน้อยทำให้ขาดทุน เพื่อพิจารณาว่าเส้นทางใดที่มีการเดินรถหนาแน่นน้อย อาจทำการยกเลิก หรือหากดำเนินการต่อ ภาครัฐควรจ่ายชดเชย

- รูปแบบการแยกประเภททรัพย์สิน โดยเป็นการแยกทรัพย์สินดำเนินการ เช่น ระบบทาง สถานี ยานพาหนะ ระบบควบคุมสัญญาณจราจร ออกจากทรัพย์สินทางการเงิน หรือทรัพย์สินที่สามารถแปลงสภาพเป็นเครื่องมือทางการเงินได้ เช่น การออกพันธบัตร การออกหุ้นกู้ โดยใช้ที่ดินเป็นหลักประกัน

- รูปแบบการแยกประเภทเครือข่าย โดยการแยกการใช้เครือข่ายของรถไฟความเร็วสูงออกจากรถไฟธรรมดา

ข. กลไกในการปรับโครงสร้างทรัพย์สิน (Assets Restructuring Mechanisms)

เพื่อให้บรรลุผลของการดำเนินการปรับโครงสร้าง มีกลไกหลายรูปแบบในการจัดการทรัพย์สินแต่ละประเภทซึ่งแตกต่างกันไป โดยมีกลไกต่าง ๆ ดังนี้

- การประมูลขายทรัพย์สินส่วนเกิน ซึ่งเป็นทรัพย์สินที่ไม่จำเป็นในการใช้ประกอบกิจการการรถไฟ

- การเสนอขายหุ้นแก่สาธารณะ หรือนำหุ้นเข้าตลาดหลักทรัพย์

- ขายกิจการแก่นักลงทุนที่ผ่านคุณสมบัติการคัดเลือกที่กำหนด

- การให้สัมปทาน (Concession)

- การให้สิทธิ (Franchise)
- การให้เช่าและประกอบการ
- การโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ในการเดินรถ เช่น ที่ดินว่างเปล่า โรงแรม หรือธุรกิจอื่นให้แก่หน่วยงานที่ตั้งขึ้นจากการปรับโครงสร้างบริหารจัดการกับทรัพย์สินเหล่านี้ โดยเฉพาะ เช่น Non-Rail State Enterprises หรือ Settlement Corporation เพื่อบริหาร หรือขายออก
- การขายสิทธิในการประกอบการ (Sale of Operating Rights) เป็นการขายสิทธิในการบริหารเครือข่ายประกอบการเดินรถให้แก่เอกชน

1.2 การปรับโครงสร้างหนี้สิน (Liability Restructuring)

การปรับโครงสร้างหนี้สินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ธุรกิจมีสภาพคล่องหรือมีกระแสเงินสดเป็นบวก โดยปรับราคาค่าขนส่ง ทบทวนนโยบายการให้เครดิต ลดต้นทุนค่าจ้างเงินเดือน และเบี้ยเลี้ยงที่ไม่จำเป็นลง โอนหรือยกเลิกธุรกิจหรือกิจกรรมใด ๆ ที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ และกิจกรรมใด ๆ ที่ต้องใช้เงินสดสุทธิจะต้องลดลง มีการเจรจาต่อรองกับเจ้าหนี้ เพื่อยืดระยะเวลาการชำระหนี้ ลดดอกเบี้ย รวมถึงการแปลงหนี้เป็นทุน ดังนั้นหนี้สินที่เหลือหลังจากการดำเนินการต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นที่กิจการไม่สามารถรับได้แล้ว ก็ควรโอนให้กับหน่วยงานหรือองค์กรที่เกิดจากการปรับโครงสร้างของภาครัฐเป็นผู้รับภาระต่อไป

1.3 การปรับโครงสร้างแรงงานและกลไกที่ใช้ในการปรับโครงสร้างแรงงาน

ก. การปรับโครงสร้างแรงงาน (Work Force Restructuring)

การประกอบกิจการรถไฟ จะเป็นธุรกิจที่ใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก (Labor Intensive) วัตถุประสงค์ในการปรับโครงสร้างเพื่อเพิ่มผลผลิตของแรงงาน (productivity) เพราะฉะนั้นจึงมีคำถามว่าจำนวนแรงงานเท่าใดที่เหมาะสมกับปริมาณงานที่มีอยู่และงานเกิดขึ้นใน ภายหน้า เพราะฉะนั้นในการปรับโครงสร้างแรงงานควรจะหยุดรับแรงงานใหม่ ๆ หรือรับเฉพาะ ฝ่ายงานที่จำเป็นจริง ๆ โดยใช้กระบวนการในการคัดเลือกที่มีประสิทธิภาพ การจ่ายค่าล่วงเวลา ค่าชดเชยควรจะลดลงและมีมาตรฐานการปรับโครงสร้างแรงงานมักจะมีผลกระทบต่อสังคม เพราะทำให้มีการว่างงานเกิดขึ้น

ข. กลไกในการปรับโครงสร้างแรงงาน (Mechanisms for Work Force Restructuring)

กลไกที่ใช้ในการปรับโครงสร้างแรงงานมีหลายรูปแบบ ดังนี้

- การลดลงตามปกติ เช่น การเกษียณ การลาออก
- การเกษียณก่อนอายุ
- การจ่ายค่าทำขวัญเวลาออก (Severance Pay)
- การโอนไปสู่ธุรกิจที่ไม่ได้ประกอบการด้านรถไฟ (Non Rail)
- การให้ลาพัก การอบรมเพื่อให้มีความสามารถในการงานใหม่

1.4 การปรับโครงสร้างบริหาร (Management Restructuring)

การปรับโครงสร้างบริหารคือ การคัดสรรอย่างเข้มงวดในการดำเนินการสรรหาผู้ที่จะมาดำรงตำแหน่ง Chief Executive Officer (CEO) เนื่องจาก CEO จะเป็นผู้เลือกสรรเจ้าหน้าที่บริหาร และ CEO จะต้องเป็นมืออาชีพ มีจริยธรรม และมีความรับผิดชอบหรือผูกมัดตนเอง (Commit) ต่อการบริหาร

1.5 การปรับกลยุทธ์ (Strategic Refocusing)

การปรับกลยุทธ์เพื่อหาแนวทางใหม่ ๆ ในการเพิ่มมูลค่า และการเปลี่ยนวัฒนธรรมองค์กร โดยพนักงานต้องให้ความสำคัญและมีจิตสำนึกต่องานบริการเพื่อเป็นไปตามความต้องการและการคาดหวังของผู้ใช้บริการ กระบวนการปรับกลยุทธ์ควรใช้มุมมองการตลาดเพื่อการประเมินตนเอง และจะได้นำมาพัฒนาและปรับปรุงในแผนปฏิบัติการเพื่อตอบสนองตลาดต่อไป

2. กลไกสถาบันตัวกลาง (Intermediate Institutional Mechanisms)

2.1 การปรับโครงสร้าง องค์กรที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางมีความสำคัญจากเหตุผล 3 ประการ ดังนี้

- องค์กรกลางจะเป็นผู้ตัดสินความขัดแย้งระหว่างฝ่ายต่าง ๆ
- ควบคุมขั้นตอนการปรับ โครงสร้าง และการออกกฎหมาย
- จัดการขั้นตอนโดยรวมของการปรับ โครงสร้าง ในฐานะฝ่ายเริ่มให้มีการปรับเปลี่ยน คอยอธิบายและชี้แจง และดำเนินการปฏิบัติตามนโยบายสาธารณะ

2.2 หน้าที่ต่าง ๆ ในการปรับโครงสร้างขององค์กรกลาง

- การกำหนดและกลั่นกรองจุดมุ่งหมาย องค์กรกลางจะต้องเป็นผู้กระตุ้นและวางแผนการดำเนินงานในจุดมุ่งหมายของการปรับโครงสร้าง
- การจัดสรรทรัพยากร โดยในการปรับโครงสร้างนั้น องค์กรกลางจะเป็นผู้นำเอาทรัพยากรมาจัดสรรปันส่วนให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ จากนั้นองค์กรกลางจะเป็นผู้จัดทำแผนการดำเนินการทางธุรกิจสำหรับหน่วยงานที่เกิดขึ้นจากการปรับโครงสร้าง และต่อรองกับฝ่ายบริหาร เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพ
- การกำหนดแนวทาง องค์กรกลางจะกำหนดแนวทางใหม่ให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปรับโครงสร้างซึ่งจะทำให้หน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้สามารถให้บริการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดต่อผู้รับบริการและรวมถึงการกำหนดว่าหน่วยงานใดควรให้บริการต่อลูกค้าหรือตลาดกลุ่มใด
- การลดแรงงานและประเด็นที่เกี่ยวข้องกับแรงงาน ในการปรับโครงสร้างจะพบว่าการเรียกร้องสิทธิอยู่ 2 ประเภทคือ 1) การเรียกร้องสิทธิจากฝ่ายแรงงานเพื่อจะได้รับการจ้างงานหรือได้รับค่าตอบแทนจากการถูกปลด 2) สิทธิจากผู้ที่เข้าครอบครอง สิทธิทรัพย์ในการไม่ต้องทำตามข้อตกลงระหว่างนายจ้างและลูกจ้างที่มีอยู่เดิม ซึ่งองค์กรกลางจะเข้ามาทำหน้าที่เป็นตัวกลางที่คอยไกล่เกลี่ยและทำให้สิทธิทั้งสองฝ่ายเท่าเทียมกันและมีความเป็นธรรม
- การให้ความช่วยเหลือแก่คนงานที่ถูกปลด เมื่อเกิดกรณีที่ต้องมีการปลดลูกจ้างออก องค์กรกลางต้องมีการแจ้งให้ลูกจ้างทราบล่วงหน้า จากนั้นควรให้ความช่วยเหลือด้านอื่น ๆ ได้แก่ การรับปรึกษาเรื่องงานอาชีพ การบริการจัดหางาน หรือการจัดอบรมส่งเสริมให้ความรู้ในอาชีพแก่ลูกจ้างเหล่านั้น

- การจัดการเกี่ยวกับทรัพย์สินและหนี้สินส่วนที่เหลือ องค์กรกลางจะทำหน้าที่แปลงทรัพย์สินให้เป็นเงินและการกำจัดหนี้สินที่ยังคงค้างอยู่ หากมีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สินจะเป็นหน้าที่ขององค์กรกลางทำหน้าที่คล้ายกับผู้ดูแลกองทุน (Trustee) โดยรักษาผลประโยชน์ของผู้ที่เกี่ยวข้อง

- แลกจ่ายเงินทุนช่วยเหลือจากรัฐบาลที่มาสนับสนุนไปยังส่วนต่าง ๆ

- ช่วยเหลือในการจัดโครงสร้างองค์กรใหม่ ซึ่งโครงสร้างนี้จะเป็นตัวกำหนดการแจกจ่ายทรัพยากร แนวทางการบริหาร ลักษณะตลาด

- การจัดการเกี่ยวกับการแปรรูป องค์กรกลางจะมีหน้าที่ดังนี้
- กำหนดรูปแบบและข้อกำหนดของการให้สัมปทาน (Concession)
- นำเสนอการแปรรูปต่อตลาด
- กำหนดกลไกของการประมูลและการตัดสิน
- รับข้อเสนอประมูลและคัดเลือกผู้ที่ประมูลได้
- ตกลงต่อรองเกี่ยวกับรูปแบบและข้อกำหนดต่าง ๆ ในขั้นสุดท้าย

3. กระบวนการปรับโครงสร้าง (Managing the Restructuring Process)

กระบวนการปรับโครงสร้าง มีอยู่หลายรูปแบบ แต่ในรายงานวิจัยฉบับนี้ผู้วิจัยจะกล่าวเฉพาะเรื่องแบบจำลองการปรับโครงสร้างจากบนลงล่าง (A Conceptual Model of Top Down Restructuring) ซึ่งจะเริ่มต้นโดยภาครัฐเป็นผู้นำในการดำเนินการ ซึ่งในการดำเนินการจะต้องมีการศึกษาจากประสบการณ์ที่เคยเกิดขึ้นมาก่อน (Institutionalized Learning) เพื่อศึกษาถึงแนวทางต่างๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ เช่น การแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจ ทางด้านโครงสร้าง และการเปลี่ยนแปลงทางด้านวิวัฒนาการของตลาด บนพื้นฐานของการลดต้นทุนการดำเนินการแต่ให้บริการอย่างมีคุณภาพ ซึ่งการปรับโครงสร้างควรจะมีองค์กรกลาง (Intermediating Agency) เป็นผู้นำในการดำเนินการเพื่อพัฒนาแนวทางในการเพิ่มมูลค่าและความสามารถในการแข่งขัน ในการดำเนินการนี้จะมีผลกระทบต่อผู้มีบทบาททางด้านเศรษฐกิจไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการ ผู้บริหาร

กระทรวงคมนาคม ผู้ออกกฎหมาย สมาคมแรงงาน และผู้ใช้บริการ บุคคลที่สามอย่างเช่นที่ปรึกษาทางการเงิน และอื่น ๆ

กระบวนการปรับโครงสร้างจะมีอยู่ 3 ขั้นตอน คือ ความเห็นชอบทางการเมือง (Political Agreement) การวางแผน (Planning) และการปฏิบัติการ (Implementation) ซึ่งการศึกษาจากประสบการณ์ที่เคยเกิดขึ้นมาก่อนจะช่วยลดเวลาและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรได้มากขึ้น

4. กรณีศึกษาการปรับโครงสร้างของประเทศต่าง ๆ (Case Studies)

4.1 อังกฤษ

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟอังกฤษเป็นรัฐวิสาหกิจประกอบด้วยเขตการเดินรถ 5 ภูมิภาค และผ่านขั้นตอนปรับโครงสร้างแล้วหลายครั้ง โดยปรับในลักษณะ Partial การปรับครั้งล่าสุดคือ การปรับทั้งระบบ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- หน่วยงานรับผิดชอบด้านโครงสร้างขนส่ง คือ Rail Track ซึ่งดำเนินการในรูปแบบบริษัทเอกชนตั้งแต่ปี 2539
- กลุ่มผู้ประกอบการกิจการเดินรถมีมากกว่า 60 ราย เป็นบริษัทเอกชนการรถไฟอังกฤษ ยุติการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2540
- บริษัท Rail Track คิดค่าธรรมเนียมการใช้ทางจากผู้ประกอบการเดินรถ

การปรับปรุงด้านการเงิน

รัฐบาลยังคงต้องให้เงินสนับสนุนสำหรับเส้นทางที่ขาดทุนจากการบริการเชิงสังคมแต่แนวโน้มเงินสนับสนุนลดลง

4.2 ฝรั่งเศส

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟฝรั่งเศส (SNCF) เป็นรัฐวิสาหกิจ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- แยกบัญชีค่าใช้จ่ายด้าน โครงสร้างขนส่งออกจากบัญชีเดินรถขนส่ง แต่อยู่ภายใต้การบริหารของ SNCF
- อยู่ในระหว่างการพิจารณาจัดตั้งองค์กรขึ้นใหม่เพื่อรับผิดชอบงานด้านโครงสร้างขนส่งโดยใช้ชื่อ Réseau Ferre de France

การปรับปรุงด้านการเงิน

อยู่ในระหว่างการพิจารณาหนี้สินจำนวน 200,000 ล้าน ฟรังก์ ของ SNCF โดยขอให้รัฐบาลรับชำระหนี้ให้เป็นจำนวน 125,000 ล้านฟรังก์

4.3 เยอรมัน

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟเยอรมัน (DB) เป็นรัฐวิสาหกิจ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- ปัจจุบันได้แยกหน่วยงาน โครงสร้างขนส่งออกจากหน่วยงานบริการเดินรถแต่อยู่ภายใต้การบริหารของ DB
- ในอนาคตจะจัดตั้งเป็น Common holding Company โดยแยกทั้ง 2 หน่วยงานออกเป็นบริษัทมหาชน ทั้งนี้ งานลงทุนด้านโครงสร้างขนส่งจะขึ้นกับ Federal Republic ขณะที่บริษัทเดินรถจะรับผิดชอบเงินลงทุนล้อเลื่อน และค่าซ่อมบำรุงของโครงสร้างขนส่ง

การปรับปรุงด้านการเงิน

ในอนาคตเมื่อจัดตั้งบริษัทใหม่แล้วจะโอนหนี้สินที่ไม่มีคอกเบี้ยให้กับบริษัทใหม่ ส่วนหนี้สินส่วนใหญ่และค่าใช้จ่ายบุคคลที่เป็นงานบริการสังคมจะเป็นความรับผิดชอบของ Federal Railway Property

4.4 สวีเดน

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟสวีเดน มีสถานะเดิมเป็นรัฐวิสาหกิจ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- การรถไฟสวีเดน เป็นประเทศแรกในยุโรปที่มีการแยกงานโครงสร้างขนส่งชื่อ Banverket (BV) ซึ่งแปลงกลับไปเป็นหน่วยงานของ รัฐบาลออกจากงานบริการเดินรถซึ่งชื่อ SJ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 และถือเป็นต้นแบบของความสำเร็จในยุโรป
- SJ ต้องจ่ายค่าใช้ทางในอัตราที่รัฐกำหนด

การปรับปรุงด้านการเงิน

SJ ได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 พอถึงปี 2532 SJ เริ่มมีกำไร ส่วนรัฐบาลสวีเดนรับผิดชอบการลงทุนและการบำรุงรักษาโครงสร้างขนส่งโดยจ่ายเงินให้กับ BV

4.5 สเปน

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟสเปน (RENFE) เป็นรัฐวิสาหกิจ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

ยังคงอยู่ในสภาพเดิม รัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบการสร้างโครงสร้างขนส่งใหม่ โดยจ่ายค่าบริหารโครงการให้ RENFE ด้วย

การปรับปรุงด้านการเงิน

รัฐรับผิดชอบหนี้สินเก่าและดอกเบี้ย

4.6 อิตาลี

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟอิตาลี (FS) ถูกแปลงเป็น Stock Company ตั้งแต่ 8/8/2535 แต่ยังคงควบคุมค่าโดยสารโดยรัฐบาล

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

อยู่ในระหว่างดำเนินการเพื่อแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานเดินรถขนส่ง

การปรับปรุงด้านการเงิน

เมื่อมีการจัดตั้งองค์กรใหม่แล้วรัฐบาลจะเป็น ผู้รับหนี้สินเดิมทั้งหมด

4.7 เนเธอร์แลนด์

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟเนเธอร์แลนด์ (NS) จะมีอิสระในการเดินรถในเชิงพาณิชย์แต่ยังถูกควบคุมค่าโดยสารและการปิดเส้นทางและสถานี

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- องค์กรชื่อ Railed ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ รับผิดชอบงานโครงสร้างขนส่งแยกออกจากงานบริการเดินรถ

- อยู่ในระหว่างพิจารณาแยกงานบริหารทรัพย์สินออกเป็นบริษัท

- กระทรวงคมนาคมได้อนุมัติให้ 19 องค์กรการเข้าดำเนินกิจการเดินรถขนส่งเมื่อ มกราคม พ.ศ.2541

การปรับปรุงด้านการเงิน

งานบริการเดินรถซึ่งต้องทำงานตามสัญญาการเดินรถเชิงสังคมจะได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐ ซึ่งเงินที่จ่ายให้ส่วนหนึ่งจะค่อย ๆ ลดลงในแต่ละปี

4.8 โปรตุเกส

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟโปรตุเกส (CP) เป็นหน่วยงานของรัฐ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

มีการแยกบัญชีกันภายในแล้วและอยู่ในช่วงการทดลองใช้

4.9 ไอร์แลนด์

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟโปรตุเกส (CP) เป็นหน่วยงานของรัฐ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

มีการแยกกัน โดยทางบัญชี

การปรับปรุงด้านการเงิน

มีการดำเนินการของรัฐเพื่อเข้ามาช่วยปรับปรุงสถานะทางการเงิน

4.10 ออสเตรเลีย

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟออสเตรเลีย (OBB) เป็นรัฐวิสาหกิจ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- อยู่ในระหว่างการจัดแยกหน่วยงานออกโดยให้แยกบัญชีแต่ยังคงอยู่ภายใต้การบริหารของ OBB

- คิดค่าใช้จ่ายทางรถไฟตั้งแต่ กรกฎาคม พ.ศ.2539

การปรับปรุงด้านการเงิน

- รัฐบาลจ่ายค่าก่อสร้างและการปรับปรุงโครงสร้างขนส่ง

- รัฐบาลจ่ายเงินบำนาญ โดย OBB จ่ายเงินสมทบบางส่วน

4.11 เบลเยียม

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟเบลเยียม (SNCB) อยู่ในระหว่างการแปลงเป็นบริษัทมหาชน

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

แยกบัญชีค่าใช้จ่ายด้านโครงสร้างขนส่งออกจากบัญชีด้านการบริการเดินรถ

การปรับปรุงด้านการเงิน

จัดเตรียมการศึกษาปรับปรุงโครงสร้างทางการเงิน

4.12 เดนมาร์ก

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟเดนมาร์ก (DSB) เป็นหน่วยงานของรัฐ

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

จะแยกเป็นบริษัทเดินรถ (DSR) และบริษัทโครงสร้างขนส่ง (Nanestyrelsen) ซึ่งจะกลายเป็นบริษัทมหาชนต่อไป

การปรับปรุงด้านการเงิน

ไม่มีหนี้สิน

4.13 ฟินแลนด์

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟฟินแลนด์ (VR) ได้จัดตั้งเป็น VR-Group Ltd. (Joint Stock Company) โดยมีรัฐเป็นผู้ถือหุ้นบางส่วน

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- ยกโครงสร้างขนส่งไปขึ้นกับ RHK ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้กระทรวงคมนาคม
- งานบริการเดินรถดำเนินการโดย VR-Group ซึ่งต้องจ่ายค่าใช้ทางเป็นจำนวนเงินคงที่ทุกปี

การปรับปรุงด้านการเงิน

VR-Group จัดตั้งขึ้น โดยไม่มีหนี้สิน เพราะได้โอนไปให้รัฐบาลรับผิดชอบทั้งหมด

4.14 ญี่ปุ่น

รูปแบบการบริหาร

การรถไฟแห่งชาติที่ญี่ปุ่น (JNR) เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีผลดำเนินการขาดทุนในปี 2539 เป็นจำนวน 25 ล้านล้านเยน

การแยกงานโครงสร้างขนส่งออกจากงานบริการเดินรถ

- แยกโครงสร้างขนส่งไปขึ้นกับ RHK ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้กระทรวงคมนาคม

- งานบริการเดินรถดำเนินการโดย VR-Group ซึ่งต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนเงินคงที่ทุกปี
- หลังจากปรับโครงสร้างบริหารเริ่มต้นดำเนินการเมื่อ 1 เม.ย. 2530 มีระยะเวลาดำเนินงาน 3 ปี การรถไฟถูกแยกออกเป็น 6 บริษัทเดินรถโดยสาร (JR Group) โดยแบ่งพื้นที่ปฏิบัติการตามลักษณะภูมิศาสตร์ แต่ละพื้นที่ปฏิบัติการมีผู้ประกอบการรายเดียว
- บริษัทรถไฟขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดเป็นเจ้าของและบำรุงรักษาโครงสร้างขนส่งและประกอบกิจการอื่นที่ไม่ใช่การเดินรถขนส่งด้วย
- การสร้างทางใหม่ การปรับปรุงเส้นทางเป็นภาระของรัฐบาลซึ่งดำเนินการโดยผ่าน Japan Railway Corporation (JRCC) ผู้ที่นำขบวนรถเข้ามาเดินบนเส้นทางของ JRCC ต้องชำระค่าใช้จ่ายทางในอัตราต่ำกว่าต้นทุน
- บริษัทขนส่งสินค้าทางรถไฟ (JR Freight) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รายเดียวของกลุ่ม JR รับบริการเดินรถอย่างเดียว ไม่เป็นเจ้าของโครงสร้างขนส่ง และจ่ายค่าใช้จ่ายทางแก่กลุ่ม JR และ JRCC
- โครงสร้างรถไฟความเร็วสูง (Shinkasen) ไปขึ้นอยู่กับบริษัท Shinkasen Holding Corporation (SHC) และคิดค่าใช้จ่ายทางกับกลุ่มผู้ประกอบการเดินรถโดยสาร JR (ต่อมาบริษัทนี้ถูกยุบและกระจายทรัพย์สินและหนี้สินไปรวมอยู่ในกลุ่ม JR โดยสาร 3 บริษัท)

การปรับปรุงด้านการเงิน

- จากหนี้สิน ณ. วันปรับเปลี่ยนแปลงจำนวน 37.1 ล้านล้านเยน รัฐบาลกระจายหนี้ออกเป็นกลุ่ม โดยรัฐบาลรับไป 25.5 ล้านล้านเยน กลุ่ม JR รับไป 5.9 ล้านล้านเยน บริษัท SHC รับไป 5.7 ล้านล้านเยน
- หนี้สินส่วนที่รัฐบาลรับไว้ได้เพิ่มมูลค่าขึ้นจาก 25.5 เป็น 27.0 ล้านล้านเยนในเวลา 10 ปี ในขณะที่กลุ่ม JR ได้จัดการหนี้สินที่รับเหมาหมดไปแล้ว
- JR โดยสารบนเกาะฮอกไกโด กิดชิว และชิโกกุ เป็นกิจการที่ไม่สามารถทำกำไรได้ รัฐบาลช่วยเหลือโดยการตั้งกองทุนเพื่อความมั่นคงในการบริหาร

ส่วนที่ 5 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ประพนธ์ โกสินทร์พาณิชย์ (2546) ศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาวิเคราะห์การบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ในช่วง 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2541 - 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2544 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์การบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยตามการปรับโครงสร้างกิจการทั้ง 4 ด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย การปรับโครงสร้างการรถไฟ ด้านโครงสร้างขนส่ง ด้านบริการเดินรถ ด้านการบริหารองค์กรและ ด้านการบริหารทรัพย์สิน ภายหลังมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2541 ซึ่งเห็นชอบในหลักการปรับโครงสร้างการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาแบบ Documentary Research โดยศึกษาค้นคว้าจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) และนำมาศึกษาวิเคราะห์โครงสร้างและในส่วนของนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามแนวคิดการปรับโครงสร้างกิจการแล้วนำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Method) ตามแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า การรถไฟ ต้องประสบกับภาวะขาดทุนตลอดมา เนื่องจากการรถไฟ ต้องรับผิดชอบการลงทุนในการจัดสร้างและซ่อมบำรุงระบบ การเดินรถทั้งหมด กลายเป็นขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้การรถไฟ ต้องมีหนี้สินสะสมจนถึงปัจจุบัน การบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยตามการปรับโครงสร้างกิจการทั้ง 4 ด้าน ซึ่งประกอบไปด้วย การปรับโครงสร้างการรถไฟ ด้านโครงสร้างขนส่ง ด้านบริการเดินรถ ด้านการบริหารองค์กรและ ด้านการบริหารทรัพย์สิน มีรายละเอียดดังนี้

- ด้านโครงสร้างขนส่ง มีการกำหนดวิสัยทัศน์คือ รถไฟเป็นระบบการขนส่งหลักภายในประเทศ โดยมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่นอย่างเหมาะสม (Inter-Modal) จึงได้มีการวางแผนกลยุทธ์ รวมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการจัดบริการร่วม โดยจัดให้มีการวางแผนร่วมกันอย่างเป็นระบบพร้อมทั้งการร่วมทุนกับภาคเอกชนและเพื่อนบ้านในการลงทุนในด้านโครงสร้างขนส่งให้พัฒนายิ่งขึ้น

- ด้านบริการเดินรถ มีการกำหนดวิสัยทัศน์คือ การมีกลยุทธ์การตลาดที่สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย (Customer - Oriented) และสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง พัฒนาแนวคิด-ความรู้-ทักษะของบุคลากรด้านการตลาดเพื่อดำเนินงานแบบธุรกิจด้วยจิตสำนึกของผู้ให้บริการ ปรับปรุงคุณภาพของบริการที่ดีกว่า เร็วกว่า หรือเท่าเทียมกับระบบอื่นๆ

และเทียบเคียงได้กับบริการรถไฟฟ้าในระดับสากลด้วยการบริหารงานแบบเอกชน รวมถึงการบริการแบบ One-Stop Service ให้แก่ประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ

- ด้านการบริหารองค์กร ลักษณะโครงสร้างขององค์กรเป็นการบริหารแบบรวมศูนย์ เป็นการบริหารที่มีระเบียบกฎเกณฑ์มากและเป็นการบริหารองค์กรที่มีขนาดใหญ่และมีโครงสร้างซับซ้อน จำเป็นจะต้องจัดทำแผนดำเนินการพัฒนาบุคลากรที่เหมาะสม ส่วนการสื่อสารภายในองค์กรยังไม่เพียงพอ ขาดการสื่อสารเชิงรุกกับบุคลากรผู้กำกับนโยบายและการดำเนินการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเท่าที่ควร

- ด้านการบริหารทรัพยากร การจัดทำแผนแม่บทยังไม่ครอบคลุมทรัพยากรที่มีอยู่ทั่วประเทศทั้งหมด ขาดความชัดเจนในแง่วัตถุประสงค์การใช้พื้นที่ รูปแบบ วิธีการและกำหนดระยะเวลาในการพัฒนา ขาดการยอมรับจากรัฐบาลและสังคม จึงมีการกำหนดวิสัยทัศน์ คือนโยบายการบริหารทรัพยากรต้องมีความต่อเนื่องและชัดเจน

ซึ่งจากรายงานการวิจัยดังกล่าว ผู้วิจัยได้นำมาเป็นแนวคิดในการศึกษากิจกรรมที่สนับสนุน ส่งเสริมให้มีการปรับปรุงบริการของกิจการรถไฟฟ้า เช่น การพัฒนาหน่วยงานบางหน่วยด้วยการแปรรูปจากกิจการของรัฐให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ เป็นต้น

อังสนา ศรีศิริ (2543) ศึกษาเรื่องการแปรรูปการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลักของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยที่ได้แปรรูปไปแล้วว่ามีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเป็นอย่างไร และศึกษาความเป็นไปได้ในการแปรรูปกิจกรรมใหม่ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการแปรรูปกิจกรรมหลักอื่น ๆ ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยต่อไป

ผลการศึกษา พบว่า หากกิจกรรมต่าง ๆ ในการบริการด้านการเดินรถแปรรูปให้เอกชนดำเนินการ เอกชนสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลดีกว่าที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินงาน ส่วนการศึกษาความเป็นไปได้ในการแปรรูปกิจกรรมหลักพบว่า กิจกรรมที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยควรแปรรูปคือ ขบวนรถดีเซลรางพิเศษ และขบวนรถเร็วเพราะประสบปัญหาขาดทุน สำหรับรถด่วนแม้จะมีกำไร แต่จากการศึกษากิจกรรมที่แปรรูปไปแล้วข้างต้น ถ้าเอกชนเข้ามาดำเนินงานในขบวนรถด่วน เอกชนก็น่าจะทำได้ดีกว่าที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยดำเนินการเช่นกัน และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยก็จะมีรายได้ที่แน่นอน สามารถประหยัดค่าใช้จ่าย และยังเกิดผลต่อผู้ให้บริการได้ใช้บริการที่ดีขึ้นด้วย

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นสถาบันที่เก่าแก่และเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ ที่ใหญ่ องค์กรหนึ่งในประเทศไทย เป็นกิจการที่จัดอยู่ในประเภทสาธารณูปโภค ที่จำเป็นแก่ประชาชน รัฐบาลจึงกำหนดราคาค่าบริการไว้ต่ำกว่าต้นทุนที่เป็นจริง และไม่ได้ขึ้นค่าโดยสารเป็นระยะเวลา กว่า 14 ปี มาแล้ว ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาการขาดทุนตลอดมา ถือเป็นภาระ ทางเศรษฐกิจของรัฐบาลมากปัจจุบันประเทศไทยกำลังเผชิญกับปัญหาทางเศรษฐกิจ ปัญหาอีก ประการหนึ่งอยู่ที่โครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ใหญ่และสลับซับซ้อนทำให้การ บริหารงานภายในล่าช้า คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2541 เห็นชอบใน หลักการให้ปรับโครงสร้างการบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก คือ (1) ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน (คือ ทางรถไฟ สะพาน อุโมงค์ เครื่องกั้นถนน) รัฐบาลจะเป็นผู้ รับภาระซ่อมบำรุงและก่อสร้างส่วน โครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด ส่วนที่เหลือคือ (2) ส่วนการ ให้บริการรถไฟ และ (3) ส่วนการจัดการบริหารทรัพย์สินและธุรกรรมอื่นๆ การรถไฟจะเป็น ผู้รับผิดชอบดำเนินการและลงทุนเอง แต่เนื่องจากกระบวนการปรับโครงสร้างบริหารต้องใช้เวลา ขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยก็ยิ่งประสบปัญหาการขาดเงินสดหมุนเวียนทำให้กระทรวง คมนาคมมอบหมายให้ TDRI ศึกษาถึงระบบบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อให้สามารถ แยกค่าใช้จ่ายส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานออกจากค่าใช้จ่ายรวมได้ เพื่อให้รัฐได้ตัวเลขเงินต้อง จัดสรรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยที่ชัดเจนและถูกต้องแทนการชดเชยผลการขาดทุนที่ได้ถือ ปฏิบัติมาในอดีต

จากรายงานการวิจัยดังกล่าว ผู้วิจัยได้นำมาเป็นแนวคิดเบื้องต้นในการศึกษาถึง กิจกรรมที่สนับสนุน ส่งเสริมให้มีการปรับปรุงบริการของกิจการรถไฟ โดยการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เพื่อนำมาปรับใช้กับการเดินรถเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ ICD ลาดกระบัง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย ทำให้การบริหารจัดการมี ความล่าช้าและปัญหาอื่น ๆ ตามมา เนื่องจากไม่มีอำนาจหน้าที่ในการตัดสินใจซึ่งเป็นสาเหตุให้ เกิดผลเสียในเชิงธุรกิจ

และจากการศึกษาของ ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืนคณะ วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2547) ได้ทำการศึกษาดำเนินการของสถานีบรรจุและ แยกสินค้ากล่องลาดกระบัง ผลการศึกษา พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานสำหรับการ ดำเนินงานในปัจจุบันของ ICD ลาดกระบังยังมีปัญหาและอุปสรรค ดังต่อไปนี้

1. การออกแบบระยะของช่องทางเข้าถึง GATE WAY ทำให้เกิดความหนาแน่นของการจราจรในช่องทางขาเข้า
2. การออกแบบความแข็งแรงของลานกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดการยุบตัว
3. ขาดการบันทึกข้อมูลในด้านปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์อย่างเป็นระบบ จากสถานีต้นทาง
4. พื้นที่ในอาคารสำนักงานไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน
5. ขาดการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคอย่างต่อเนื่อง

ซึ่งตรงกับงานวิจัยของภคิน คัมภีรานนท์ (2549) ทำการศึกษาการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานภาพและศักยภาพในการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อได้แนวทางในการกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งทางรถไฟให้มากขึ้น โดยทำการศึกษากระบวนการดำเนินการและปัญหาต่างๆ ของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟ จากข้อมูลทุกข้อมูประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากความคิดเห็นของผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ประเด็นสำคัญที่ทำการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยปัญหาและความพึงพอใจ มี 4 ประการ ซึ่งประยุกต์มาจาก ปัญหาการจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ได้แก่ การจัดการด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ ด้านบุคลากร และองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

จากนั้น ทำการศึกษาแนวทางในการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟ จากแบบจำลองสถานการณ์ (Simulation) ในการบริหารจัดการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังที่สร้างขึ้น เปรียบเทียบกับประสิทธิภาพของแบบจำลองสถานการณ์ที่กำหนดขึ้นใหม่ ด้วยโปรแกรม ARENA

ผลการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ พบว่า ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟที่ผู้ใช้บริการพบมากที่สุดคือ ความตรงต่อเวลา ซึ่งมีสาเหตุมาจากปัจจัยด้าน โครงสร้างพื้นฐาน โดยปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง พอสรุปได้ดังนี้

1. โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ไม่อำนวยต่อความสะดวก รวดเร็ว แก่ ผู้ใช้บริการ เช่น รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ใช้หมุนเวียนไม่เพียงพอ หรือรางรถไฟที่เกิดการชำรุด ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

2. ปัญหาที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินรถเกิดจากสาเหตุหลายประการ ส่งผลให้ตารางการเดินรถล่าช้าในทุกขบวน ซึ่งปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นเฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง ซึ่งแต่ละ ครั้งที่เกิดขึ้นจะก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่เพียงแต่ขบวนรถขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่ยังส่งผลถึง ขบวนรถโดยสารอีกด้วย

3. การยกขนและการขนถ่ายสินค้า ในกระบวนการยกขนและการขนถ่าย สินค้า ในปัจจุบันสำนักงานฯ ได้กำหนดระยะเวลาในการยกขนและขนถ่ายภายในเวลา 2 ชั่วโมง ซึ่งก่อนหน้านี้ไม่ได้กำหนดระยะเวลาในการยกขนและขนถ่าย ซึ่งการกำหนดระยะเวลาในการยก ขนและขนถ่ายภายในเวลา 2 ชั่วโมงนั้น ส่งผลให้การเดินรถคล่องตัวขึ้น แต่ปัญหาที่พบคือ การลด ระยะเวลายกขนและการขนถ่ายสินค้า ทำให้ผู้รับสัมปทานปฏิบัติงานด้วยความเร่งรีบ ผลคือปัญหา ในการบรรทุกสินค้าเกินพิกัดน้ำหนักของแต่ละรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เนื่องจากไม่มีเวลาตรวจสอบ พิกัดของแต่ละคันรถที่มีน้ำหนักพิกัดไม่เท่ากัน

4. กระบวนการยกขนต้องมีอุปกรณ์หรือเครื่องมือยกขน เช่น Reach Stacker, หัวลากและหางพ่วง ส่วนการขนส่งทางรถยนต์ใช้เพียงเครื่องมือยกขนเฉพาะใน CY เท่านั้น (Door to Door)

5. ปัญหาทรัพยากรหรืออุปกรณ์ในการขนส่งไม่เพียงพอ เนื่องจาก การขนส่ง ทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง มีรถจักร GEA 6 คัน รถโบกี้บรรทุกตู้ สินค้า (บตท.) 240 คัน หรือ 8 ชุด แต่ใช้หมุนเวียนไม่ครบทั้ง 240 คันเนื่องจากมีรถโบกี้บรรทุกตู้ (บตท.) ครอบวาระหรือชำรุดเข้าซ่อมและไม่สามารถจัดการเข้ามาทดแทนให้ได้ครบตามแผนทำให้ เสียโอกาสในการเพิ่มปริมาณในการขนส่ง

ซึ่งปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานส่งผลให้เกิดปัญหาความตรงต่อเวลา นอกจากนั้น ยังพบปัญหาความสะดวกในการขอรับบริการ เงื่อนไขในการขอรับบริการ และความยืดหยุ่น เกี่ยวกับราคา และปัญหาด้านการบริหารจัดการ เช่น ปัญหาระเบียบ ข้อบังคับ ในส่วนการ ดำเนินการในระบบราชการค่อนข้างซับซ้อนและเป็นไปตามลำดับชั้นการบังคับบัญชา ทำให้ข้อมูล

ที่ผู้ใช้บริการได้รับช้ากว่ากำหนดการ ส่งผลให้ปฏิบัติงานได้ช้า เช่น ข้อมูลหมายเลขรถโบกี้บรรทุกผู้สินค้าที่รับสัมปทานในแต่ละรายได้รับในแต่ละวัน ซึ่งข้อมูลหมายเลขรถดังกล่าวมีผลต่อการวางแผนในการยกขนตู้คอนเทนเนอร์ที่มีน้ำหนักไม่เกินพิกัดของแต่ละคัน เป็นต้น

ส่วนผลการศึกษาความพึงพอใจที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ พบว่าความพึงพอใจที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟที่ผู้ใช้บริการพบมากที่สุด 3 อันดับแรกคือความพึงพอใจในเรื่อง Closing time รองมาคือ ความพึงพอใจเรื่องการขนตู้คอนเทนเนอร์ได้หลายขนาด และความพึงพอใจเรื่องความสามารถในการบรรทุกสินค้า

แบบจำลองสถานการณ์แบบปัจจุบันมีปริมาณเที่ยวการเดินรถไฟเฉลี่ยต่อปี เท่ากับ 5,093 ขบวน ต่อปี ส่วนแบบจำลองสถานการณ์ที่กำหนดด้วยการเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟในการเดินรถ หากมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีก 1 ราย ตั้งแต่สถานีฉะเชิงเทราจนถึงสถานีศรีราชา ตามแผนการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย แบบจำลองสถานการณ์แสดงผลว่าจะทำให้มีปริมาณเที่ยวการเดินรถไฟเฉลี่ยต่อปี เท่ากับ 7,589 ขบวน ซึ่งมีความแตกต่าง ร้อยละ 49.01 แสดงให้เห็นว่าเมื่อทำการเพิ่มทางรถไฟอีก 1 ราย ตั้งแต่สถานีชุมทางฉะเชิงเทราจนถึงสถานีศรีราชาและเพิ่มเที่ยวการเดินรถไฟบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้สามารถขนส่งได้เพิ่มขึ้นจากเดิมถึง 49.01 % หรือเท่ากับ 424,760 ทีอียู ต่อปี

โดยการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ได้พัฒนาแนวทางการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ จากงานวิจัยดังกล่าวข้างต้น นอกจากนั้นยังศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟในต่างประเทศจากเอกสารซึ่งเป็นรายงานวิจัยจากต่างประเทศประกอบด้วย ดังนี้

Ruhe Xie และคณะ (2002) ทำการศึกษาผลกระทบที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟจากอุปสงค์ทางการตลาดที่เพิ่มขึ้นตามภาวะเศรษฐกิจไปเป็นการขนส่งผ่านทางรถยนต์มากขึ้น กรณีศึกษาประเทศจีนมีรายละเอียดดังนี้

ในช่วงที่ผ่านมา สภาวะเศรษฐกิจของจีนมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อุปสงค์ทางด้านบริการโลจิสติกส์ที่มีมูลค่าสูงมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นตามด้วย จากสาเหตุดังกล่าวส่งผลกระทบต่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางรถไฟเป็นทางรถยนต์ เนื่องจากมีความปลอดภัยและขนส่งสินค้าได้รวดเร็วและถึงผู้รับได้ทันทีโดยไม่ต้องเปลี่ยนระบบการขนส่ง

จากสภาพในอดีตก่อนปี 1990s การขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบ สินค้าเกษตรกรรมหรือสินค้าที่มีมูลค่าต่ำ ซึ่งในช่วงขณะนั้นการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟเป็นรูปแบบที่มีบทบาทเป็นอย่างมากในการขนส่งในประเทศจีน จนกระทั่งในปี 1990-1998 กิจการรถไฟได้เสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้กับการขนส่งทางรถยนต์มากขึ้น ซึ่งจากการศึกษาพบว่า สาเหตุที่สำคัญที่ส่งผลให้กิจการรถไฟเสียส่วนแบ่งการตลาด ได้แก่

- การขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟเป็นไปด้วยความล่าช้าและมีข้อมูลที่ไม่เพียงพอ
- การพัฒนาทางด้านการบรรจุของการขนส่งผ่านทางรถไฟเป็นไปอย่างล่าช้า
- เป็นผลที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านอุปสงค์ของโครงสร้างสินค้าที่มีลักษณะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูงขึ้น
- ระบบการบริหารจัดการและแนวคิดด้านบริการของพนักงานเป็นอุปสรรคที่สำคัญ
- มีประสิทธิภาพการปฏิบัติงานต่ำ

Francis M. Vanek and Ronald I. Smith (2004) ได้ทำการศึกษาแนวโน้มการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟในเขตรอบนอกภูมิภาค กรณีศึกษาบริษัท Grampian Country Foods Group (GCFG) ที่มีต่อกิจการเดินรถไฟในเขตตะวันออกเฉียงเหนือของสก็อตแลนด์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริษัท GCFG เป็นบริษัทที่ดำเนินกิจการด้านการผลิตอาหารสดประเภทเนื้อสัตว์ ซึ่งจัดตั้งขึ้นเมื่อปี 1980 จนกระทั่งในปัจจุบันบริษัท GCFG ได้ขยายกิจการเป็นบริษัทที่ผลิตอาหารสดประเภทเนื้อสัตว์ที่ใหญ่ที่สุดในสหราชอาณาจักร เนื่องจากการขนส่งสินค้าของกิจการซึ่งเป็นอาหารสด มีความจำเป็นต้องรักษาคุณภาพของสินค้าให้ได้ตามมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นการขนส่งสินค้าของ GCFG จึงต้องการความรวดเร็วและตรงเวลา พร้อมกับต้องนำส่งสินค้าที่หมดอายุคืนแก่ทางโรงงาน

ในขณะที่นโยบายรัฐได้มีความพยายามสนับสนุนให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟแทนการขนส่งทางรถยนต์ เพื่อลดปัญหาทางด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม GCFG ก็เช่นเดียวกัน เนื่องจากเป็นบริษัทที่มีขนาดของกิจการที่ใหญ่เป็นลำดับต้น ๆ ในสหราชอาณาจักร กิจการรถไฟจึงพยายามมีข้อเสนอเพื่อให้ทาง GCFG หันมาใช้บริการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ แต่ GCFG ก็ยังคงใช้บริการทางรถยนต์เช่นเดิม เนื่องจาก GCFG มีความเห็นว่าการขนส่งทางรถยนต์มีประสิทธิภาพมากกว่า มีระยะเวลาในการขนส่งที่แน่นอนตรงเวลา สามารถส่งสินค้าได้ตามหลัก

Just in Time และ Door-to-Door ซึ่งเป็นปรัชญาสำคัญในการจัดการการขนส่งได้ อีกทั้งรถไฟก็ไม่ได้ยื่นข้อเสนอที่เป็นประโยชน์แก่ GCFG แม้แต่น้อย

แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อ GCFG ได้ร่วมทุนทำธุรกิจกับ Safeway Supermarkets ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับการสนับสนุนทุนจากรัฐบาล ทำให้ GCFG มีความจำเป็นต้องส่งสินค้าไปยัง Safeway Supermarkets ในสาขาต่าง ๆ ผ่านทางรถไฟ ดังนั้น GCFG จึงต้องมีการปรับแผนในการจัดส่งสินค้าของตนเองให้ตรงกับตารางเวลาของการเดินรถไฟไปยังเมืองต่างๆ ที่เป็นสาขาของ Safeway Supermarkets พร้อมทั้งวางแผนการดำเนินการนำสินค้าส่งกลับคืนโรงงานเองด้วย กล่าวคือ สรุปได้จากงานวิจัยได้พบว่า ปัญหาการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟในเขตตะวันออกเฉียงเหนือของสก็อตแลนด์มีประสิทธิภาพน้อยกว่าการขนส่งผ่านทางรถยนต์ โดยระยะเวลาในการขนส่งผ่านทางรถไฟไม่แน่นอน ไม่ตรงต่อเวลา ไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามหลัก Just in Time และ Door-to-Door ได้

UBS Shipper Survey and North American Railroad Scorecard (2005) อ้างถึงใน Vantuono (2005) UBS Shipper Survey ได้ทำการสำรวจสาเหตุที่บริษัทผู้ขนส่งได้หันกลับมาใช้บริการการขนส่งผ่านทางรถไฟมากขึ้น พบว่า สาเหตุสำคัญไม่ได้เกิดจากรถไฟหรือปัจจัยที่เกิดขึ้นจากกิจการรถไฟ แต่เกิดจากการขนส่งผ่านทางรถยนต์มีราคาแพงและไม่มีสิ่งใดดึงดูดให้บริษัทผู้ขนส่งใช้บริการ นอกจากนั้น ผลการประเมินการบริการของผู้ประกอบการรถไฟในอเมริกา (North American Railroad Scorecard) ซึ่งทำการประเมินเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือ (Reliability) ความไว้วางใจได้ (Dependability) ราคา ความง่ายในการติดต่อด้านธุรกิจ และมีความคุ้มค่างบกับค่าใช้จ่ายที่เสียไป โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามให้คะแนน ตั้งแต่ 1 ถึงคะแนนเต็ม 5 ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการรถไฟในอเมริกาที่ได้คะแนนสูงสุดคือ Northfolk Southern ซึ่งได้คะแนนเฉลี่ย 3.13 และเป็นบริษัทที่ได้คะแนนสูงสุดของปี 2004 ด้วย รองมาคือ CN และ BNSF ซึ่งได้คะแนนเฉลี่ย เท่ากันคือ 3.06 CP ได้คะแนนเฉลี่ย 2.93 CSX ได้คะแนนเฉลี่ย 2.81 และ UP ได้คะแนนเฉลี่ย 2.27 แต่อย่างไรก็ตาม แม้ผลการประเมินการบริการของผู้ประกอบการรถไฟในอเมริกายังคงมีค่าเฉลี่ยที่ไม่ต่ำมากนัก แต่ในระยะยาว หากผู้ประกอบการรถไฟในอเมริกายังกำหนดราคาที่สูงขึ้นอย่างไม่เป็นธรรม โดยไม่ได้พัฒนาหรือปรับปรุงให้การบริการที่น่าเชื่อถือได้รวมถึงระบบห่วงโซ่อุปทานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อลูกค้าหันกลับไปใช้บริการขนส่งโดยทางรถยนต์

Phil Ireland และคณะ (2004) ได้ทำการศึกษาการประยุกต์ระบบ Multi-Modal มาใช้เพื่อการพัฒนาแผนการเปลี่ยนแปลงการปฏิบัติการของกิจการรถไฟแคนาเดียน แปซิฟิก (The Canadian Pacific Railway) เนื่องจากกิจการรถไฟในอเมริกาเหนือมักมีรูปแบบการปฏิบัติงานแบบเก่า ๆ ซึ่งใช้เกณฑ์ในการปฏิบัติที่มีพื้นฐานจากการคู้ที่ปริมาณหรือน้ำหนักในการขนส่ง (tonnage-based) โดยจะทำการเดินรถเมื่อมีปริมาณการขนส่งที่เพียงพอ ด้วยเหตุผลดังกล่าว ในการบริการลูกค้า การใช้พนักงาน ทรัพยากร รถจักรหรือรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าจึงไม่เกิดประโยชน์เท่าที่ควร ดังนั้น กิจการรถไฟแคนาเดียน แปซิฟิก จึงตัดสินใจในการประยุกต์ระบบ Multi-Modal มาเป็นเครื่องมือที่จะช่วยในการพัฒนาระบบและตารางในการเดินรถ ทำการศึกษาวิจัยด้วยวิธีการวิจัยเชิงทดลอง สร้างแบบสถานการณ์จำลอง (Simulation) โดยใช้ช่วงเวลาและเกณฑ์ทางด้านคณิตศาสตร์เพื่อการประสานกันของเวลา (algorithm) ในการวางแผนการนำรถจักรมาใช้ให้เกิดประโยชน์และจำหน่ายรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่ไม่ได้ใช้ออกไป

จากการนำระบบนี้มาใช้ พบว่า นับแต่ช่วงกลางปี 1999 จนถึง ปลายปี 2000 กิจการรถไฟแคนาเดียน แปซิฟิก สามารถประหยัดได้ถึง 300 ล้านดอลลาร์แคนาดา และยังมีผลการประเมินการไว้ว่า หากดำเนินการเช่นนี้ต่อไป ในช่วงปี 2001 และ 2002 จะทำให้กิจการรถไฟแคนาเดียน แปซิฟิก ประหยัดค่าน้ำมันและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานได้ถึง 210 ล้านดอลลาร์แคนาดา ไม่เพียงเท่านั้น ผลการดำเนินการในด้านต่าง ๆ ยังจะเพิ่มขึ้นตามอีกด้วย และจากผลการศึกษาพบว่า ผลการดำเนินการในด้านแรงงาน เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 40 ผลการดำเนินการในด้านรถจักรเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 35 ผลการใช้ใช้น้ำมัน ดีเซลในอัตราร้อยละ 17 และความเร็วในการเดินรถเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 41 ยิ่งไปกว่านั้น ขณะนี้กิจการรถไฟแคนาเดียน แปซิฟิก ยังได้รับรางวัลจากสถาบันด้านการขนส่งและความไว้วางใจจากลูกค้าว่าสร้างความเชื่อมั่นได้ในเรื่องเป็นเวลา

สรุปผลการศึกษาที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่กล่าวมาแล้ว ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแนวคิดและทฤษฎีดังกล่าวมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดเบื้องต้นในการศึกษาถึงสภาพปัญหาในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในแนวคิด Multi-Model ตามนโยบายของรัฐบาล โดยการศึกษาในครั้งนี้จะทำการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง 3 ประเด็น ซึ่งประกอบไปด้วย

1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จิตความสามารถในการขนส่ง จำนวนรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ระบบรางและการจราจร และตารางเวลาการเดินทาง เป็นต้น
2. ปัญหาด้านการบริหารจัดการ ซึ่งประกอบไปด้วย ปัญหาด้านกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร และสารสนเทศ เป็นต้น
3. ปัญหาด้านการบริการ ซึ่งประกอบไปด้วย ภาพลักษณ์ (Image) ด้านคุณภาพการขนส่ง (Quality) ด้านราคา (Price) ด้านเวลา (Time) และด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) เป็นต้น

จากประเด็นปัญหาทั้ง 3 ที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ผู้วิจัยได้นำแนวคิดเรื่องการบริหารจัดการและการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบันมาวิเคราะห์ภาพรวมในปัจจุบัน ปัญหาและแนวทางการแก้ไข แนวโน้มในอนาคต โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อให้ได้ประเด็นปัญหาที่มีความถูกต้องตรงตามเชิงเนื้อหา จากความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นตัวแทนจากประชากรในแต่ละกลุ่ม ดังที่จะได้กล่าวต่อไปในบทที่ 3 จากนั้นนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดและประเด็นในการศึกษาเชิงสำรวจจากผู้กลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่แท้จริงที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการต่อไป

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในบทนี้จะกล่าวถึงวิธีการดำเนินการวิจัย ซึ่งจะอธิบายรายละเอียดของขั้นตอน วิธีการศึกษา ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ ข้อมูลและเกณฑ์เทียบระดับความคิดเห็น เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่ถูกต้องตรงตามวัตถุประสงค์ในการวิจัยที่ตั้งไว้และสามารถนำข้อมูลที่ได้นี้ไปใช้ประโยชน์ได้ต่อไป โดยได้แบ่งหัวข้อวิธีการดำเนินการวิจัย ออกเป็น 6 หัวข้อคือ (1) การออกแบบการวิจัย (2) ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง (3) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (4) การเก็บรวบรวมข้อมูล (5) การวิเคราะห์ข้อมูล (6) เกณฑ์เทียบระดับความคิดเห็น โดยมีรายละเอียดดังนี้

การออกแบบการวิจัย

การศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุมและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจากประชากรกลุ่มผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง กลุ่มผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศที่ใช้บริการ ICD ลาดกระบัง โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่ได้จากการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ ตำรา แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิที่ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากกลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และท่าเรือแหลมฉบัง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุมและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบังในครั้ง นี้ จะทำการศึกษาจากกลุ่มประชากรที่มีส่วนเกี่ยวข้องในฐานะผู้ใช้บริการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังทางรถไฟ ซึ่งประกอบไปด้วย

1. ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ซึ่งประกอบไปด้วย 6 บริษัท ประจำสถานี ทั้ง 6 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สถานี A บริษัท สยามชอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด

สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซีแกลมลบัง จำกัด

สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด

สถานี D บริษัท ทีพีฟา ไอซีดี จำกัด

สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด

สถานี F บริษัท เอ็น วาย เค ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส จำกัด

2. สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจใน การรับขนสินค้าผ่านทางเรือที่ใช้บริการ ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง รวม 27 สายเรือ ดังนี้

- MAERSK SEALAND
- CHINA SHIPPING CONTAINER LINES
- SAF MARINE CONTAINER
- K-LINE
- HYUNDAI MERCHANT MARINE
- CNC LINE
- WAN HAI LINES
- MITSUI O.S.K. LINES
- ZIM ISRAEL NAVIGATION
- HAPAG – LLOYD
- INTERASIA LINE
- MEDITERANEAN SHIPPING COMPANY
- HAMBURG SUD LINE
- EVERGREEN MARINE CROP.
- OOCL
- UNI GLORY LINE
- APL
- CSA MARITIME

- CMA LINE
- ANL CONTAINER LINE
- TASMAN ORIENT LINE
- HANJIN SHIPPING
- SENATOR LINE
- DONGNAMA SHIPPING
- PIL
- HEUNG-A
- NYK

3. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจในการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านทางเรือและจดทะเบียนเป็นสมาชิกสมาคมผู้ส่งสินค้าทางเรือ (TIFFA) ที่ให้บริการ ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม โดยมีขั้นตอนในการพัฒนาแบบสอบถามดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 แบบสัมภาษณ์ โดยทำการศึกษาแนวคิดทฤษฎี เอกสารข้อมูลและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เป็นกรอบแนวความคิดในการศึกษา แล้วสร้างแบบสัมภาษณ์ โดยมีขั้นตอนการพัฒนาแนวทางการสร้างแบบสัมภาษณ์แบบเจาะลึกดังนี้

1. การพัฒนาประเด็นการวิเคราะห์ อาศัยแนวทางจากการรวบรวมข้อมูลทฤษฎีที่ได้จากตำรา แนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้กรอบแนวคิดเบื้องต้นแล้วจึงนำมาพัฒนาเป็นประเด็นแนวทางสัมภาษณ์เจาะลึก ทำการศึกษาโดยให้กลุ่มประชากรแสดงความคิดเห็นแบบ SWOT Analysis โดยข้อคำถามจะเกี่ยวกับ S (Strength) จุดแข็ง W (Weakness) จุดอ่อน O (Opportunity) โอกาส และ T (Threat) อุปสรรคของการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ประเด็นสำคัญในการสัมภาษณ์ทั้ง 4 ด้าน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จิตความสามารถในการขนส่ง จำนวนรถจักร และรถ โบกี้บรรทุกตู้สินค้า ระบบรางและการจราจร และตารางเวลาการเดินทาง เป็นต้น

1.2 ด้านการบริหารจัดการ ซึ่งประกอบไปด้วย ปัญหาด้านกฎระเบียบ พิธีการ ศุลกากร และสารสนเทศ เป็นต้น

1.3 ด้านการบริการ ซึ่งประกอบไปด้วย ภาพลักษณ์ (Image) ด้านคุณภาพการขนส่ง (Quality) ด้านราคา (Price) ด้านเวลา (Time) และด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) เป็นต้น

1.4 ด้านอื่นๆ (Others)

2. นำประเด็นแนวทางการสัมภาษณ์เจาะลึกนำเสนอให้กับท่านอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ที่มีประสบการณ์ ตรวจสอบความถูกต้อง ความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของข้อคำถามแต่ละข้อว่าตรงตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยครั้งนี้และครอบคลุมประเด็นสัมภาษณ์หรือไม่ หลังจากนั้นก็นำมาแก้ไขปรับปรุงเพื่อดำเนินการในขั้นต่อไป

3. นำประเด็นแนวทางการสัมภาษณ์เจาะลึก สู่การเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากกลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง และประชากรทั้ง 3 กลุ่ม เพื่อให้ได้รายละเอียดปัญหาที่แท้จริง ในการนำไปเป็นข้อมูลในการสร้างแบบสอบถาม รวม 6 ท่าน ได้แก่

3.1 ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

3.2 หัวหน้ากองการตลาดขนส่งสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย

3.3 ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ จากบริษัทผู้รับสัมปทาน ท่าเรือแหลมฉบัง

3.4 ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายปฏิบัติการจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3.5 ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและบริการลูกค้า จากบริษัทผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง

3.6 ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ จากบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถาม โดยทำการศึกษาทฤษฎี เอกสาร ข้อมูล งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และบทสัมภาษณ์จากกลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง และประชากรทั้ง 3 กลุ่มเป็นกรอบแนวความคิดในการศึกษาแล้วสร้างแบบสอบถามตามความหมายที่ได้ทบทวนวรรณกรรม โดยมีโครงสร้างแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบให้เลือกตอบและเติมข้อความให้ครบถ้วน

ส่วนที่ 2 ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ เป็นข้อคำถามแบบให้เลือกตอบในลักษณะประเมินค่าเป็น 10 ระดับ ซึ่งปรับมาจากมาตรวัดของ Likert Scale มีมาตรวัด เป็นแบบอันตรภาค โดยที่มีระดับตั้งแต่ 1 หมายถึง พบปัญหานี้น้อยที่สุด จนถึง 10 หมายถึง พบปัญหานี้มากที่สุด

ส่วนที่ 3 แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ เป็นข้อคำถามแบบให้เลือกตอบในลักษณะประเมินค่าเป็น 10 ระดับ ซึ่งปรับมาจากมาตรวัดของ Likert Scale มีมาตรวัด เป็นแบบอันตรภาค โดยที่มีระดับตั้งแต่ 1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด จนถึง 10 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเป็นแบบให้เติมข้อความให้ครบถ้วน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยจะทำการนำแบบสอบถามส่งมอบให้แก่กลุ่มประชากรทั้งหมด และจะพิจารณาว่า หากสายเรือรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศบางตัวอย่างไม่ได้ใช้บริการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟหรือไม่เคยทราบและมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟ ผู้วิจัยจะไม่เก็บข้อมูลจากบริษัทดังกล่าว ซึ่งทำให้การศึกษาครั้งนี้ได้แบบสอบถามที่ครบถ้วนสมบูรณ์จากผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากสายเรือรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ แล้วนำมาวิเคราะห์ทางสถิติต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากได้แบบสอบถามที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์และความถูกต้องครบถ้วนทุกฉบับแล้ว บันทึกรหัสลงแบบลงรหัส (Coding Form) ซึ่งกำหนดไว้แล้วนำผลการบันทึกรหัสบันทึกลงในแผ่นจานแม่เหล็ก (Diskette) ประมวลผลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS FOR WINDOWS หลังจากนั้นนำผลการประมวลผลวิเคราะห์สรุปและจัดทำเป็นรายงานผลการวิจัย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์มีดังนี้

- ลักษณะทั่วไปของประชากรจะวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

- การวัดระดับปัญหาจะวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

เมื่อรวบรวมข้อมูลและแจกแจงความถี่ในแต่ละกลุ่ม จะนำค่าเฉลี่ยของประชากรแบ่งเป็นระดับปัญหาออกเป็น 5 ระดับ สำหรับเกณฑ์ที่ผู้วิจัยใช้ในการแปลความหมาย หรือใช้ในการวัด จะพิจารณาจากช่วงคะแนน ดังนี้

$$\text{ช่วงกว้างของระดับปัจจัย} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}}$$

$$\text{ช่วงกว้างของระดับปัจจัย} = \frac{10 - 1}{5} = 1.80$$

ตารางที่ 3.1
แสดงการแปลผลข้อมูลตามระดับคะแนน

ระดับคะแนน	ระดับปัญหา	ระดับความคิดเห็น
1.00–2.80	พบปัญหาน้อยที่สุด	เห็นด้วยน้อยที่สุด
2.81-4.60	พบปัญหาน้อย	เห็นด้วยน้อย
4.61-6.40	พบปัญหาปานกลาง	เห็นด้วยปานกลาง
6.41-8.20	พบปัญหามาก	เห็นด้วยมาก
8.21-10.00	พบปัญหามากที่สุด	เห็นด้วยมากที่สุด

เกณฑ์เทียบระดับความคิดเห็น

เมื่อทำการศึกษาวิเคราะห์ระดับปัญหาในการขนส่งทางรถไฟจากความคิดเห็นของกลุ่มประชากรแล้ว จากนั้นทำการเปรียบเทียบผลการศึกษาปัญหา ใช้วิธีวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ One-way Anova เปรียบเทียบความคิดเห็นที่เกี่ยวกับปัญหาจากการขนส่งของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม ได้แก่

- ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี
- บริษัทสายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ
- บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ที่ใช้บริการที่ ICD ลาดกระบัง

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาในครั้งนี้ แบ่งเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์จากการจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากกลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง และประชากรทั้ง 3 กลุ่ม

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์จากการเก็บรวบรวมจากผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี กลุ่มผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวมจำนวน 50 ตัวอย่าง ทำการวิเคราะห์ผลการศึกษาที่ได้จากการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบผู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ จากนั้นทำการเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ *One-way Anova*

ผลการวิเคราะห์ส่วนที่ 1

จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง และประชากรทั้ง 3 กลุ่ม โดยมีระยะเวลาในการสัมภาษณ์ตั้งแต่วันที่ 1-9 มิถุนายน พ.ศ.2549 รวม 6 ท่าน ได้แก่

1. ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย
2. หัวหน้ากองการตลาดขนส่งสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย
3. ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ จากบริษัทผู้รับสัมปทาน ท่าเรือแหลมฉบัง
4. ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายปฏิบัติการจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
5. ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและบริการลูกค้า จากบริษัทผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง

6. ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ จากบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ตามแบบสัมภาษณ์ที่จัดสร้างขึ้นจากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากตำรา เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่ง รวมถึงเอกสารราชการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไประหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ประเด็นที่สำคัญ 3 ประเด็น ได้แก่ 1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2. ปัญหาด้านการบริหารจัดการ และ 3. ปัญหาด้านการบริการ แล้วนำมาวิเคราะห์ภาพรวมในปัจจุบัน ปัญหาและแนวทางแก้ไข แนวโน้มในอนาคต ด้วยการนำเทคนิคการวิเคราะห์แบบ SWOT Analysis โดยมีรายละเอียดของผลการศึกษาดังนี้

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1.1 ภาพรวมด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ภาพรวมด้านโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไประอบไปด้วยขีดความสามารถในการขนส่ง จำนวนรถจักรและตู้ขบวนสินค้า ระบบราง และการจราจร และตารางเวลาการเดินทาง เป็นต้น จากการศึกษาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง การรถไฟแห่งประเทศไทย ลาดกระบัง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นสถานที่ที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ พร้อมจะให้บริการแก่ผู้ส่งออก ผู้นำเข้าและบุคคลทั่วไปในการดำเนินพิธีการเกี่ยวกับสินค้าที่ยังคงอยู่ภายใต้การอารักขาของศุลกากรก่อนจะนำสินค้าเหล่านั้นส่งออกหรือส่งต่อไปยังประเทศอื่น หรือเรียกว่า สถานที่ทำกิจกรรมทุกอย่างเกี่ยวกับสินค้าขาเข้า ขาออก แทนท่าเรือ จากการเปิดให้บริการมาเป็นเวลากว่า 10 ปี ICD ลาดกระบัง นับว่าเป็นโครงการที่สามารถสนองความต้องการและทำให้ระบบการนำเข้า-ส่งออก มีประสิทธิภาพค่อนข้างสมบูรณ์แบบ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น พิธีการศุลกากร การบรรจุและแยกสินค้า เคยไปถึงการคมนาคมขนส่งสินค้า สถานีไปยังท่าเรือแหลมฉบังทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสูงสุด เพื่อนำไปสู่ความคล่องตัวของสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกประเทศ

สำหรับการขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทาง 118 กิโลเมตร ในอดีตใช้ระยะเวลาในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบัง ไปสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 4.5 - 5 ชั่วโมง แต่ในปัจจุบันได้มีการสร้างทางคู่ในช่วงสถานีหัวตะเข้ ถึงสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา จำนวน 30 กิโลเมตร ทำให้ระยะเวลาในการขนส่งเหลือเพียง 3 ชั่วโมง

ครั้ง และในปี พ.ศ. 2553 คาดว่าทางคู่ช่วงสถานีชุมทางจะเชิงเทราไปยังแหลมฉบังจะเสร็จสมบูรณ์ และจะส่งผลให้ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งจะลดลงจากเดิม

แต่อย่างไรก็ตาม จากการสัมภาษณ์ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบว่า เส้นทางรถไฟปัจจุบันซึ่งถูกจำกัดขีดความสามารถเพราะเป็นทางเดี่ยว ทำให้สามารถเดินรถได้วันละ 14 ขบวน (28 ขบวนไป-กลับ) ขบวนละ 30 โบกี้ บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ 60 ทีอียู ทำให้ไม่เพียงพอต่อการต้องการของผู้ใช้บริการและยังไม่ได้รับความสะดวกในการรับบริการในช่วงวันศุกร์-เสาร์ ซึ่งนับได้ว่าเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูงสำหรับผู้ให้บริการ แต่จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารการรถไฟฯ พบว่า ในปัจจุบันการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากสถานี ICD ลาดกระบังไปสู่สถานีท่าเรือแหลมฉบังมี Load Factor เฉลี่ยไป-กลับ อยู่ในอัตราร้อยละ 70-75 ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่สูงมาก

1.2 วิเคราะห์จุดแข็ง

จากผลการสัมภาษณ์ พบว่าการขนส่งทางรถไฟ มีจุดแข็งที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- สามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ โดยการขนส่งเที่ยวเดียว สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้คราวละ 60 ทีอียู
- ใช้ทรัพยากรน้อย เช่น ใช้พนักงานในการควบคุมและขับขบวนรถ 2 คน สามารถควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ได้สูงสุด 60 ทีอียู
- สามารถติดตามการเคลื่อนไหวของตู้คอนเทนเนอร์ได้คราวละ 60 ทีอียู
- มีตารางเดินเป็นเวลา
- เวลาปิดรับคินตู้ (Closing time) เทียบเหมือนกับตู้คินท่าเรือแหลมฉบังแล้วจึงได้เวลาเพิ่มขึ้นมากกว่ารถยนต์
- มีประกันภัย
- รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าสามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตหนัก 2 ตู้ ซึ่งรถยนต์ทำไม่ได้
- ราคาถูก
- มีความปลอดภัย
- อุบัติเหตุเมื่อเทียบกับรถยนต์

1.3 วิเคราะห์จุดอ่อน

- ความคล่องตัวผู้รถยนต์ไม่ได้ เนื่องจากการขนส่งทางถนนสามารถกำหนดปริมาณการขนส่งได้
- ไม่สามารถส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องการส่งด่วนได้ตามความต้องการ เนื่องจากต้องมีลำดับขั้นในการขอใช้บริการล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน
- ใช้เวลาเดินทางนานกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์
- การตรงต่อเวลาน้อยกว่ารถยนต์
- ระบบทางเดียวจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราไปยังแหลมฉบัง ทำให้การเดินทางไม่คล่องตัว
- การขนส่งทางรถไฟเกิดความล่าช้าต่อเนื่องจากอุบัติเหตุซึ่งตามสถิติอย่างน้อยเกิดขึ้นเดือนละครั้งทำให้มีปัญหาคือผู้ใช้บริการมาก
- การขนส่งด้วยรถไฟมีค่าใช้จ่ายในการยกขนที่ต้นทางและปลายทางเพิ่มขึ้น
- ขบวนบรรทุกจำกัดได้ไม่เกิน 30 โบกี้ต่อขบวนและ 45 ต้นต่อโบกี้
- รถจักรและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่น ๆ มีน้อยเกินไปไม่สามารถรองรับความต้องการใช้ได้

1.4 วิเคราะห์โอกาส

- โครงการสร้างทางคู่ช่วงสถานีชุมทางฉะเชิงเทราถึงแหลมฉบังเมื่อแล้วเสร็จจะส่งผลให้มีขีดความสามารถในการขนส่งสูงขึ้น
- ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการรถยนต์ต้องขึ้นราคาค่าขนส่งทำให้รถไฟเป็นระบบการขนส่งที่มีความได้เปรียบทางด้านต้นทุน
- ตั้งการรถไฟเป็นหน่วยธุรกิจ เพื่อดำเนินกิจการการเดินทางรถไฟเชิงพาณิชย์จะทำให้เกิดความคล่องตัว
- โครงการจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเพิ่มอีก 112 คัน รถจักร 7 หัว ทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งได้มาก
- นโยบายรัฐบาลที่ให้ท่าเรือคลองเตยเป็นจุดศูนย์กลางของเรือ Feeder และ ICD ลาดกระบังเป็นจุดรวมของการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังเข้ากรุงเทพฯ จะทำให้มีการสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

- นโยบายรัฐบาลให้การสนับสนุนรถไฟให้เป็นระบบขนส่งหลักในยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์

1.5 วิเคราะห์อุปสรรค

- นโยบายรัฐบาลในการจัดซื้อรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าแบบ Account Trade ทำให้เกิดความล่าช้าในการรับมอบของ
 - โครงการขยาย ICD ลาดกระบังระยะที่สองล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง
 - การต่ออายุสัมปทานของผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี ยังไม่เรียบร้อย ส่งผลให้วางแผนระยะยาวไม่ได้
 - ถนนตัดผ่านรถไฟมีมาก ส่งผลให้การเดินรถล่าช้าและก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้
 - ความจุของทางในปัจจุบันเต็ม เนื่องจากเส้นทางส่วนใหญ่ยังเป็นทางเดี่ยวยาว
 - ค่าก่อสร้างทางซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานใช้งบประมาณสูง
 - การลงทุนในรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ามีราคาสูงมาก
 - ปัญหาจากการหยุดทำการ เสาร์-อาทิตย์ของหน่วยราชการส่งผลให้ขีดความสามารถในการให้บริการลดลงในช่วงที่มีปริมาณการขนส่งสูง คือ ก่อนช่วงเวลาเรือออกในวันศุกร์-เสาร์
 - สายเรือกระจายกองเก็บตู้เปล่าให้ลูกค้านอก ICD ลาดกระบัง ทำให้ต้องเสียปริมาณตู้ที่ขนทางรถยนต์เพื่อลดเที่ยวเปล่าขาบรรทุกกลับในส่วนนี้มากพอสมควร

1.6 ปัญหาที่พบของโครงสร้างพื้นฐาน

- สภาพรางเก่าซึ่งอาจเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ทำให้ต้องจำกัดพิกัดความเร็ว
- ทางช่วงสถานีชุมทางฉะเชิงเทราไปแหลมฉบังยังเป็นทางเดี่ยวต้องมีการรอกหลักทำให้เสียเวลาเพิ่มขึ้น
 - รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ามีขนาดคละก้นหลายชนิด ตั้งแต่ 45-48 ตันทำให้ไม่สะดวกต่อการยกขนตู้คอนเทนเนอร์
 - รถจักรผ่านการใช้งานมานานส่งผลให้ประสิทธิภาพในการใช้งานน้อย
 - น้ำหนักของตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตที่วางบนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าคันเดียวกันต้องมีน้ำหนักต่างกันได้ไม่เกิน 5 ตัน

- ขบวนการล่าช้าจากตารางเดินรถเป็นประจำ
- การประชุมร่วมกันระหว่างการรถไฟฯและผู้ให้บริการ อาทิ ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ควรมืออย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ
- ปัญหาการปรับองค์กรในภาพรวม ต้องแก้ไขปัญหาหนี้สินควบคู่กันไป ซึ่งจะต้องได้รับความสนับสนุนอย่างต่อเนื่องจากรัฐบาล
- ปัญหาด้านการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ไม่ดีพอ

1.7 แนวทางการแก้ไขปัญหา

- เร่งโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงสถานีชุมทางฉะเชิงเทราไปยังแหลมฉบังให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
- เปลี่ยนรางที่เก่าเป็นรางใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถ
- เพิ่มรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า
- ปรับเปลี่ยนนโยบายรัฐในการส่งเสริมระบบขนส่งทางรถไฟอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- ตั้งการรถไฟฯเป็นหน่วยธุรกิจ เพื่อความคล่องตัวในการดำเนินงาน

1.8 แนวโน้มในอนาคต

- เมื่อโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงสถานีชุมทางฉะเชิงเทราไปยังแหลมฉบังเสร็จจะสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งได้
- ขยาย ICD ลาดกระบังระยะที่สองเพื่อรองรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและ ICD ลาดกระบัง
- เมื่อปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นควรจัดงบประมาณในการจัดหารถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าและปรับปรุงการเดินขบวนรถให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- ควรแก้ไขปัญหาปรับปรุงตารางการเดินขบวนรถกับเวลาเรือเข้า-ออก

1.9 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

- เมื่อนโยบายรัฐบาลชัดเจนแล้วควรเร่งรัดเรื่องโครงการก่อสร้างทางคู่และทบทวนนโยบายการจัดซื้อแบบ Account Trade เนื่องจากทำให้ได้รับรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าช้า

- เร่งทบทวนสถานที่และกำหนดการในการก่อสร้าง โครงการ ICD แห่งที่ 2
- จัดหารถจักรที่สามารถลากขบวนได้มากขึ้นกว่าขบวนละ 60 ที่อียู
- เพิ่มประสิทธิภาพรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้มากขึ้นอาจเพิ่มความยาวให้รองรับได้ 3 ที่อียู

- หาทางลดทางตัดเสมอระดับ
- นำระบบจูงใจการให้ผลตอบแทนต่อหน่วยที่ทำรายได้เข้าองค์กรให้มากขึ้น
- รัฐบาลต้องให้ความสำคัญกับระบบขนส่งทางรถไฟอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- ปรับปรุงเวลาในการเดินขบวนรถไฟให้ใกล้เคียงกับการใช้รถยนต์
- ทีมบริหารต้องมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟต้องแข่งขันกับรถยนต์ทางถนนได้ เพราะสายเรือส่วนใหญ่มีรถยนต์หัวลากเป็นของตนเอง
- การรถไฟฯจะเป็นผู้ให้บริการอย่างเดียวไม่ได้ต้องเป็นผู้นำระบบการขนส่งในบทบาทระดับประเทศ

2. ด้านการบริหารจัดการ

2.1 ภาพรวมของการบริหารจัดการ

การศึกษาแนวทางการบริหารจัดการในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟจาก ICD ลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบังประกอบไปด้วย การศึกษาด้านกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร และสารสนเทศ เป็นต้น จากผลการสัมภาษณ์พบว่า การบริหารจัดการด้านกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร และสารสนเทศ ได้มีการปรับปรุงให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้นแล้ว รวมถึงการบริหารจัดการ ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีการปรับตัวเป็นสากลและเน้นการบริการมากขึ้น เช่น การมีจุดบริการที่สามารถรับบริการหลาย ๆ อย่างพร้อมกันได้ ณ จุดบริการเดียว (One Stop Service) หรือบริการที่ลดขั้นตอนทางด้านเอกสารที่มีหลายขั้นตอนสร้างความยุ่งยากแก่ผู้ใช้บริการ โดยให้บริการแบบไร้กระดาษ (Paperless) ส่งผลให้บริการดีขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งผู้ใช้บริการที่มีการดำเนินงานร่วมกับ ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง เช่น ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานีและสายเรือผู้รับขนสินค้าทางทะเล มีความเห็นว่าการปรับปรุงในครั้งนี้ การรถไฟฯทำได้ค่อนข้างดี ไม่มีปัญหาเรื่องใหญ่ๆและแนวทางที่รัฐบาลส่งเสริมโดยส่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรเข้ามาประจำทุกสถานีทำให้สะดวกต่อผู้นำเข้า-ส่งออกเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามผู้ใช้บริการประเภท

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ได้ให้ความเห็นว่าระบบราชการยังไม่ใช่ระบบการจัดการที่ดี ยังคงให้เอกชนบริหารจัดการสัดส่วนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเองทุกวัน การรถไฟฯ ควรจะนำเอาปริมาณตู้ทั้งหมดที่จะทำการขนส่งไปและจัดการจัดสรร โดยไม่ต้องให้เอกชนเข้าไปแก้ไขปัญหากันเอง เรื่องนี้การรถไฟฯ ควรต้องปรับเปลี่ยนบทบาทเป็นอย่างมาก

2.2 จุดแข็ง

- มีการปรับแนวทางการบริหารจัดการด้านกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร และ สารสนเทศ ได้มีการปรับปรุงให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น
- มีนโยบายการนำระบบ Single Operate ที่สถานีต้นทาง-ปลายทางมาใช้ เพื่อให้ประสิทธิภาพการยกขนตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-ลงขบวนรถไฟเพิ่มขึ้น ทำให้ลดเวลาในการปฏิบัติการณ์
- การปฏิบัติงานและดำเนินการกับ ICD ลาดกระบังผ่านทางรถไฟทำให้ได้รับความสะดวกในด้านเวลาปรีรับคืนตู้และพิธีการศุลกากร ทำให้ผู้นำเข้า-ส่งออกใช้เวลาทำงานน้อยกว่าการขนส่งผ่านทางรถยนต์

2.3 จุดอ่อน

- ขั้นตอนในการบริหารจัดการข้อมูลซ้ำซ้อน ผู้ใช้บริการต้องทำเอกสารหลายครั้ง ทำให้เกิดความผิดพลาดได้
- เอกสารใบกำกับตู้ๆของศุลกากรทำให้ต้องใช้เวลาในการจัดหาตู้ที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจปล่อยแล้วเท่านั้นทำให้เกิดความล่าช้าเพิ่มขึ้นและหากเกิดการผิดพลาดทำให้ต้องเสียเวลาขนขึ้น-ลง
- การปฏิบัติงานมีขั้นตอนยุ่งยากต้องประสานงานกันหลายฝ่าย เมื่อบริหารจัดการข้อมูลไม่ดีพอ ทำให้เกิดความล่าช้า

2.4 โอกาส

- นโยบายรัฐบาลสนับสนุนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้

- จากผลการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการรถไฟในต่างประเทศ พบว่า การนำแนวคิดการเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) มาใช้เป็นแนวทางหนึ่งในการพัฒนาองค์กรได้เป็นอย่างมาก

- ระบบการขนส่งทางรถไฟมีผู้ลงทุนที่เห็นความสำคัญและโอกาสในอนาคต ดังนั้นการหาพันธมิตรและการระดมทุนเป็นไปได้ไม่ยาก

- การได้เปรียบในการแข่งขันทางด้านราคา จากภาวะราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางรถยนต์มีต้นทุนสูงขึ้นมากกว่าการขนส่งทางรถไฟ

- นโยบายรัฐส่งเสริมให้รถไฟเป็นระบบการขนส่ง (Mode) ที่มีความสำคัญในการขนส่งสินค้า เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ

2.5 อุปสรรค

- ลำดับและขั้นตอนในการพิจารณาโครงการในแต่ละโครงการมีความยาวนาน ไม่ทันกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป

- การอนุมัติงบประมาณในแต่ละแผนงานมีความล่าช้า

2.6 ปัญหาที่พบของการบริหารจัดการ

- การบริหารจัดการด้านข้อมูลยังไม่มีความชัดเจน

- มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาบริหารจัดการน้อย

- การส่งเอกสารข้อมูลของการรถไฟฯกับผู้ใช้บริการยังไม่ได้นำระบบอัตโนมัติมาใช้ จึงทำให้ข้อมูลมีความผิดพลาดและล่าช้า

- การแจ้งข่าวการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ ราคา ควรต้องมีการดำเนินการล่วงหน้าพอสมควรเพื่อให้เวลากับทางผู้รับสัมปทานแจ้งลูกค้า

- เมื่อเกิดปัญหา กับผู้ใช้บริการ ไม่มีหน่วยงานในการรับผิดชอบที่ชัดเจน

- มีการเปลี่ยนผู้บริหารและบุคลากรบ่อย

2.7 แนวทางการแก้ไข้ปัญหา

- นำแนวคิดการเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เข้ามาใช้เพื่อพัฒนาองค์กรให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น
- นำเทคโนโลยีสารสนเทศและวิทยาการที่ทันสมัยเหมาะกับองค์กรเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ
- จัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประเมินผลการดำเนินงานอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

2.8 แนวโน้มในอนาคต

- จะมีการนำหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เข้ามาใช้ในองค์กร
- จะมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและวิทยาการที่ทันสมัยเข้ามาใช้

2.9 ข้อเสนอแนะ

- ควรจัดตั้งหน่วยประสานงานร่วมมือเหมือน Call Center และศูนย์ข้อมูลที่สามารถตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว
- ควรมีการตั้งทีมบริหารการพัฒนาทั้งระยะสั้นและระยะยาวให้สอดคล้องกับการเติบโตของเศรษฐกิจและสังคมปัจจุบัน
- สร้างบทบาทให้การขนส่งทางรถไฟเป็นระบบการขนส่งหลัก โดยนำแผนนโยบายทางด้านยุทธศาสตร์โลจิสติกส์มาเป็นแนวทางในการบริหารจัดการ

3.ด้านการบริการ

3.1 ภาพรวมของการบริการ

ในส่วนของการศึกษาด้านการบริการ ซึ่งประกอบไปด้วย ภาพลักษณ์ (Image) คุณภาพการขนส่ง (Quality) ราคา (Price) เวลา (Time) และความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) เป็นต้น โดยผลการสัมภาษณ์มีรายละเอียดดังนี้ ภาพลักษณ์ขององค์กรไม่ดีขึ้น

ภาพลักษณ์ระบบรัฐวิสาหกิจที่ยังปรับเปลี่ยนไม่ทันต่อความก้าวหน้าต่างๆ ในสมัยใหม่ ผู้ใช้บริการมององค์การการรถไฟฟ้าเป็นแบบระบบราชการ มีความล่าช้า มีระเบียบขั้นตอนในการบริหารที่ยุ่งยากซับซ้อน วัฒนธรรมองค์กรแบบราชการทำให้การบริการไม่สามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าได้ ความสัมพันธ์กับลูกค้ายังเป็นแบบราชการ ยังไม่ประทับใจ ขาดความมั่นใจในเรื่องการประกันภัยสินค้า ไม่ตรงต่อเวลา จำนวนเที่ยวบริการน้อย แต่ในปัจจุบันมีความเที่ยงตรงต่อการส่งมอบและมีจำนวนเที่ยวบริการมากขึ้น

3.2 จุดแข็ง

- มีโครงการการจัดตั้งเป็นหน่วยงานบริการอิสระ เพื่อบริหารจัดการได้อย่างคล่องตัว
- มีการรับประกันความเสียหาย
- การขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟมีราคาถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น
- สามารถให้บริการแต่ละครั้งในปริมาณมาก
- มีความปลอดภัยกับสินค้ามากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น
- มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวให้มากขึ้น เพื่อรองรับกับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

3.3 จุดอ่อน

- ระยะเวลาในการขนส่งใช้เวลามากกว่าทางถนน
- อุปกรณ์ รถจักรเก่า รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเก่าไม่ได้มีการปรับปรุงให้ทันสมัย
- ไม่มีความชัดเจนในการชดเชยค่าเสียหายสินค้า

3.4 โอกาส

- รัฐบาลมีนโยบายในการสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟให้เป็นระบบการขนส่งหลักในกลยุทธ์การพัฒนาโลจิสติกส์ประเทศไทย
- มีบุคลากร นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญในการให้คำปรึกษาที่มีความรู้ความชำนาญในทุกด้านพร้อมให้คำปรึกษาแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย

- การขนส่งทางรถไฟใช้เชื้อเพลิงต่อหน่วยการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางถนน
- สามารถให้ประโยชน์ทางอ้อมอื่น ๆ เช่น ลดปัญหาการจราจร และลดมลภาวะ ค่าใช้จ่ายบำรุงถนน เป็นต้น

3.5 อุปสรรค

- นโยบายการบริหารจัดการหน่วยงานในระบบราชการยังขาดการสร้างจิตสำนึกในการบริการที่ดีให้แก่ข้าราชการและบุคลากรในองค์กร
- นโยบายการประสานกันของระบบการขนส่ง (Mode) ทุกระบบยังไม่ชัดเจน ไม่ตรงกับหลักการหรือกลยุทธ์แบบ Door to Door ทำให้การขนส่งขาดความต่อเนื่อง รวดเร็วและขาดศักยภาพในการแข่งขัน
- คู่แข่งและวิธีการขนส่งด้วยระบบการขนส่งอื่น เช่น รถยนต์ เรือลำเลียงชายฝั่ง หากรถไฟไม่เร่งพัฒนาจะทำให้เสียส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้น

3.6 ปัญหาที่พบของการบริการ

- การใช้บริการต้องติดต่อหลายหน่วยงาน ซ้ำซ้อน ใช้เวลามากและเกิดการผิดพลาดได้ง่าย
- การประสานงานของหน่วยงานราชการที่ดูแลการบริการมีทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทยและการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- ข้อมูลสารสนเทศในช่วงที่มีปริมาณการขนส่งสูงสุดในวัน ศุกร์-เสาร์ ไม่ดีพอ
- ไม่มีศูนย์บริการลูกค้า (Call Center) เพื่อให้บริการข้อมูล

3.7 แนวทางการแก้ไขปัญหา

- นำแนวคิดการเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เข้ามาใช้เปลี่ยนภาพลักษณ์ในแต่ละแผนก โดยแบบค่อยเป็นค่อยไป

- นำเทคโนโลยีสารสนเทศและวิทยาการที่ทันสมัยเหมาะกับองค์กรเข้ามาใช้
ในการบริหารจัดการ
- จัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานสำหรับแก้ไขปัญหาโดยตรง
- ต้องมีทางเลือกในการขนส่งต่อเนื่องในระบบการขนส่งอื่นมากขึ้น
- มีจุดบริการที่สามารถรับบริการหลาย ๆ อย่างพร้อมกันได้ ณ จุดบริการเดียว
(One Stop Service)

3.8 แนวโน้มในอนาคต

- เมื่อทางคู่ช่วงสถานีชุมทางจะเชิงเทราไปท่าเรือแหลมฉบังแล้วเสร็จ จะมี
ปริมาณเที่ยวเพิ่มขึ้นส่งผลให้ปริมาณการขนส่งจะเพิ่มขึ้น
- มีแผนงานในการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบริการ
- มีแผนงานในการจัดตั้งศูนย์บริการลูกค้า (Call Center) เพื่อให้บริการข้อมูล
แก่ผู้ใช้บริการ

3.9 ข้อเสนอแนะ

- การขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟควรถ้าดำเนินการให้คุ้มค่า
มีประสิทธิภาพ ทั้งในเรื่องของ เวลา เงินลงทุนและทรัพยากรมนุษย์ โดยรัฐต้องเข้ามาสนับสนุนการ
บริหารจัดการด้านการตลาด หรือการให้เอกชนเข้ามาลงทุนร่วมเพื่อแข่งขันกับระบบการขนส่งอื่น
ได้
- เพื่อสนับสนุนให้ผู้ใช้บริการได้ใช้การขนส่งในรูปแบบการขนส่งทางรถไฟ
เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และลดปัญหาการสิ้นเปลืองพลังงาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม
ที่เกิดขึ้นได้ในระยะยาว

นอกจากผลการสัมภาษณ์ประเด็นปัญหาดังกล่าวทั้ง 3 ปัญหา ในส่วนของการให้
น้ำหนักปัญหาทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ 1. ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน 2. ปัญหาด้านการบริหารจัดการ และ
3. ปัญหาด้านบริการ โดยผู้ให้สัมภาษณ์ให้น้ำหนักเปรียบเทียบปัญหาทั้ง 3 ด้าน โดยมีรายละเอียด
ดังตารางที่ 4.1 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1

แสดงผลเปรียบเทียบน้ำหนักปัญหาทั้ง 3 ด้าน

ผู้ให้สัมภาษณ์	ปัญหา		
	โครงสร้างพื้นฐาน	การบริหารจัดการ	บริการ
1. ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย	40	20	40
2. หัวหน้ากองการตลาดขนส่งสำนักงานขนส่งคอนเทนเนอร์ จากการรถไฟแห่งประเทศไทย	70	10	20
3. ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ จากบริษัทผู้รับสัมปทาน ท่าเรือแหลมฉบัง	30	10	60
4. ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายปฏิบัติการจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	50	40	10
5. ผู้จัดการฝ่ายการตลาดและบริการลูกค้า จากบริษัทผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	10	20	70
6. ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ จากบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	60	15	25

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ปัญหาที่ผู้ให้สัมภาษณ์จากการรถไฟแห่งประเทศไทย สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้น้ำหนักมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน รองมาอันดับที่สอง คือ ปัญหาด้านบริการและปัญหาที่พบเป็นอันดับสุดท้าย คือ ปัญหาด้านการบริหารจัดการ ตามลำดับ ส่วนปัญหาที่ผู้ให้สัมภาษณ์จากบริษัทผู้รับสัมปทาน ท่าเรือแหลมฉบังและบริษัทผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ให้น้ำหนักมากที่สุดคือปัญหาด้านบริการ ซึ่งผลจากการสัมภาษณ์ข้างต้นเป็นผลการสัมภาษณ์จากผู้บริหารผู้เกี่ยวข้องในทุกหน่วยงาน ซึ่งได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้รับ

สัมปทานท่าเรือแหลมฉบัง บริษัทผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวม 6 ท่าน เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟโดยละเอียด ผู้วิจัยจึงได้ใช้เครื่องมือคือ แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ซึ่งประกอบไปด้วย ผู้บริหารและพนักงานระดับปฏิบัติการของบริษัทผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวม 50 คน ซึ่งได้นำมาวิเคราะห์รายละเอียดของปัญหาทั้ง 3 ด้านในผลการวิเคราะห์ในส่วนที่ 2 ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ส่วนที่ 2

ผลการวิเคราะห์จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มผู้บริหารหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวมจำนวน 50 ตัวอย่าง ทำการวิเคราะห์ผลการศึกษาที่ได้จากการศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ จากนั้นทำการเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ *One-way Anova*

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่าง ผลการวิเคราะห์ประกอบด้วย 5 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
2. ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ
3. แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ
4. สรุปผลการศึกษาจากข้อคำถามปลายเปิดที่เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งและข้อเสนอแนะอื่น ๆ
5. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ *One-way Anova*

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ประเภทของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาในครั้งนี้คือตัวแทนจากบริษัทที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟจาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง ผลการศึกษาดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2

แสดงประเภทของกลุ่มตัวอย่าง

ประเภทของกิจการ	จำนวน	ค่าร้อยละ
ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	15	30.0
สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	17	34.0
ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	18	36.0
รวม	50	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ประกอบด้วย ผู้บริหารและพนักงานระดับปฏิบัติการจากผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี มีจำนวน 15 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 30 ผู้บริหารและพนักงานระดับปฏิบัติการจากสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีจำนวน 17 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 34 และกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) ที่ใช้บริการ ICD ลาดกระบัง มีจำนวน 18 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 36

1.2 ระบบการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้

ระบบการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในปัจจุบันที่ในการขนส่งสินค้า ระบบตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง ผลการศึกษาดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3

แสดงระบบการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้

ระบบการขนส่ง	จำนวน	ค่าร้อยละ
รถยนต์เพียงระบบเดียว	2	4.0
รถไฟเพียงระบบเดียว	5	10.0
ขนส่งทั้งรถยนต์และรถไฟ	43	86.0
รวม	50	100.0

จากตารางที่ 4.3 ระบบการขนส่งของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษานี้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการขนส่งสินค้าระบบผู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนใหญ่ใช้ระบบการขนส่งด้วยรถยนต์และรถไฟ มีจำนวน 43 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 86.0 ส่วนที่เหลือเป็นกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ระบบการขนส่งด้วยรถไฟเพียงระบบเดียว จำนวน 5 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 10.0 และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ระบบการขนส่งด้วยรถยนต์เพียงระบบเดียว มีจำนวน 2 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 4.0

1.3 รูปแบบการขนส่งสินค้า

รูปแบบการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในปัจจุบันที่ในการขนส่งสินค้าระบบผู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง ผลการศึกษาดังตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4

แสดงรูปแบบการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในปัจจุบัน

รูปแบบการขนส่ง	จำนวน	ค่าร้อยละ
ขนส่งเองเพียงอย่างเดียว	1	2.0
จ้างผู้อื่นขนส่งเพียงอย่างเดียว	30	60.0
ขนส่งเองและจ้างผู้อื่นขนส่งทั้ง 2 อย่าง	19	38.0
รวม	50	100.0

จากตารางที่ 4.4 รูปแบบการขนส่งของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาในครั้งนี้พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังส่วนใหญ่มีรูปแบบการขนส่งคือ จ้างผู้อื่นขนส่งเพียงอย่างเดียว มีจำนวน 30 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 60.0 รองมาคือ ขนส่งเองและจ้างผู้อื่นขนส่งทั้ง 2 อย่าง มีจำนวน 19 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 38.0 ส่วนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ขนส่งเองเพียงอย่างเดียว มีจำนวน 1 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 2.0

2. ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

ผลจากการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบังจากแบบสอบถาม ทำการศึกษาวเคราะห์ใน 3 ประเด็น คือ ปัญหา ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาด้านการบริหารจัดการ และปัญหาด้านการบริการ โดยผลการศึกษา แสดงในตารางที่ 4.5 – 4.7 ดังต่อไปนี้

2.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ตารางที่ 4.5

แสดงปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐาน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลความหมายข้อมูล
จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ	6.18	2.91	ปานกลาง
จำนวนรถ โบกี้บรรทุกตู้สินค้าสำหรับขนย้ายมีปริมาณน้อยไม่เพียงพอต่อปริมาณการขนส่ง	6.06	2.83	ปานกลาง
ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า	6.96	2.70	มาก
รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย	6.60	2.52	มาก

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลความหมายข้อมูล
ขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้ผู้ใช้บริการพบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน	6.23	2.55	ปานกลาง
รางเก่า ทำให้เกิดปัญหาหรืออุบัติเหตุตกราง	5.94	2.90	ปานกลาง
ระบบรางและการเดินรถภายในICD ลาดกระบัง	4.71	2.04	ปานกลาง
ระบบรางและการเดินรถภายในท่าเรือแหลมฉบัง	4.74	2.14	ปานกลาง
พื้นที่ให้บริการของICD ลาดกระบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า	5.19	2.46	ปานกลาง
พื้นที่ให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า	4.33	2.40	น้อย

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ปัญหาที่พบจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านโครงสร้างพื้นฐานที่กลุ่มตัวอย่างพบในระดับมากที่สุด คือ ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 6.96 และรถจักรเก่าทำให้มีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย มีค่าเฉลี่ย 6.60 รองมาคือปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างพบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน มีค่าเฉลี่ย 6.23 ซึ่งเป็นปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างพบในระดับปานกลาง กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างพบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับ ความล่าช้าที่เกิดจากระบบทางเดี่ยว ปัญหาประสิทธิภาพในการขนส่งน้อยเนื่องจากมีรถจักรเก่า และปัญหาด้านการยกขนที่เกิดจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้านำหนักไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

2.2 ด้านการบริหารจัดการ

ตารางที่ 4.6

แสดงปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริหารจัดการ

ปัญหาด้านการบริหารจัดการ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลความหมายข้อมูล
เอกสารเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	4.36	1.68	น้อย
ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	4.38	1.59	น้อย
กฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	4.52	1.92	น้อย
ข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า	4.56	1.93	น้อย
การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังล่าช้า	4.70	1.83	ปานกลาง
การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า	4.56	1.91	น้อย
ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์	5.18	2.12	ปานกลาง
ความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน	3.76	1.85	น้อย
ระยะเวลาของสัญญา	4.15	2.08	น้อย
การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ	4.46	2.05	น้อย

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริหารจัดการโดยรวมอยู่ในระดับน้อย แต่ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่มีคะแนนปัญหาสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 5.18 และการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังล่าช้า มีค่าเฉลี่ย 4.70 ซึ่งเป็นปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างพบอยู่ในระดับปานกลางทั้ง 2 ข้อ ส่วนปัญหาด้านการบริหารจัดการที่พบมากเป็นอันดับ 3 คือ ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า มีค่าเฉลี่ย 4.56 ซึ่งเป็นปัญหาที่พบอยู่ในระดับน้อย แต่ไม่พบว่า ปัญหาด้านการบริหารจัดการด้านใดเป็นปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างพบในระดับมากเลย

2.3 ด้านการบริการ

ตารางที่ 4.7

แสดงปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริการ

ปัญหาด้านการบริการ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลความหมายข้อมูล
ภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ใช้บริการพบเงื่อนงำและขั้นตอนซ้ำซ้อน ไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร	5.63	2.15	ปานกลาง
ขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ	6.76	2.46	มาก
ระยะเวลาในการเดินรถจากICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์หัวลาก (Transit time)	5.63	2.52	ปานกลาง
ความตรงต่อเวลา	6.56	2.70	มาก
การประกันภัยสินค้าและความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่ง	5.38	2.51	ปานกลาง
ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขนตู้เปล่า	5.25	2.32	ปานกลาง
Closing time	5.36	2.72	ปานกลาง
ไม่มีกรให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ต้องการ โดยเฉพาะในวันเสาร์ซึ่งถือเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูง	5.17	2.64	ปานกลาง
ความพร้อมที่จะให้บริการจัดส่งได้ตลอดเวลา	5.53	2.20	ปานกลาง
การบริการของพนักงานและเจ้าหน้าที่มีวัฒนธรรมแบบระบบราชการ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับคุณภาพในการบริการ	5.28	1.78	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ปัญหาด้านการบริการที่กลุ่มตัวอย่างพบในระดับมาก คือ ปัญหาขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 6.76 และปัญหาการตรงต่อเวลา มีค่าเฉลี่ย 6.56 และรองมาคือ ปัญหาระยะเวลาในการเดินทางจาก ICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์หัวลาก (Transit time) เป็นปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างพบ มีค่าเฉลี่ย 5.63 เป็นปัญหาที่อยู่ในระดับปานกลาง

สรุปผลการศึกษาปัญหาทั้ง 3 ด้าน ดังแสดงในตารางที่ 4.8 ดังนี้

ตารางที่ 4.8

สรุปความสำคัญของปัญหาทั้ง 3 ด้าน

ความสำคัญ ของปัญหา	ปัญหา		
	โครงสร้างพื้นฐาน	การบริหารจัดการ	บริการ
อันดับ 1	ความล่าช้าที่เกิดจากระบบทางเดียว	ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น	ปัญหาขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ
อันดับ 2	ปัญหาประสิทธิภาพในการขนส่งน้อยเนื่องจากมีรถจักรเก่า	ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบัง	ปัญหาการตรงต่อเวลา
อันดับ 3	ปัญหาการยกขนที่เกิดจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน	ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบัง	ปัญหาระยะเวลาในการเดินทางจาก ICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์หัวลาก (Transit time)

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐานที่กลุ่มตัวอย่างพบมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้าน โครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับ ความล่าช้าที่เกิดจากระบบทางเดียว ปัญหาประสิทธิภาพในการขนส่งน้อยเนื่องจาก มีรถจักรเก่า และปัญหาด้านการยกขนที่เกิดจากรถ โบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักไม่เป็น มาตรฐานเดียวกัน

ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่กลุ่มตัวอย่างพบมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริหารจัดการในเรื่อง ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่นและปัญหาการประสานงานระหว่าง หน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังซึ่งล้วนแต่เกี่ยวข้องกับ การประสานงาน ทั้งสิ้น

ปัญหาด้านการบริการที่กลุ่มตัวอย่างพบมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริการในเรื่อง ปัญหาขีดความสามารถ ในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ปัญหาการตรงต่อเวลา และปัญหา ระยะเวลาในการเดินรถจาก ICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์หัวลาก (Transit time)

3. แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ

ผลการศึกษาแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟจาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบังจากแบบสอบถาม ทำการศึกษา วิเคราะห์ใน 3 ประเด็น คือ แนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน แนวทาง ในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ และแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้าน การบริการ โดยผลการศึกษาแสดงในตารางที่ 4.9 – 4.11 ดังต่อไปนี้

3.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ตารางที่ 4.9

แสดงแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปล ความหมาย ข้อมูล
เพิ่มจำนวนรถจักรให้เพียงพอต่อความสามารถในการขนส่ง สินค้า	7.78	2.30	มาก
เพิ่มจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้เพียงพอต่อ ปริมาณการขนส่ง	7.76	2.22	มาก
ก่อสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางใน การปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลีกรถขบวน อื่น	8.49	2.00	มากที่สุด
ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อ รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง	8.29	2.12	มากที่สุด
ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่มีขีด ความสามารถในการรองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ให้ เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการวางแผน ยกขน	7.94	2.24	มาก
ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรางให้มีความแข็งแรงเพียงพอกับ การรับน้ำหนัก เพื่อลดแนวทางในการปรับปรุง ประสิทธิภาพและอุบัติเหตุตกรางและสามารถเพิ่ม ความเร็วการเดินทางได้	8.08	2.24	มาก
วางแผนการเดินทางภายในICD ลาดกระบัง เพื่อความ สะดวกในการขนส่งและยกขนสินค้า	7.59	2.06	มาก
วางแผนการเดินทางภายในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อความ สะดวกในการขนส่งและยกขนสินค้า	7.37	2.1	มาก

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปล ความหมาย ข้อมูล
บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของICD ลาดกระบังให้ สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น	7.57	1.98	มาก
บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง ให้ สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น	7.14	2.19	มาก

จากตารางที่ 4.9 กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับมากที่สุด ได้แก่ การก่อสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดปัญหาเรื่องเวลาในการรอรถบรรทุกขบวนอื่น มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 8.49 ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง มีค่าเฉลี่ย 8.29 รองลงมาคือการซ่อมแซมหรือจัดซื้อรางให้มีความแข็งแรงเพียงพอกับการรับน้ำหนัก เพื่อลดปัญหาและอุบัติเหตุตกรางและสามารถเพิ่มความเร็วการเดินรถได้ มีค่าเฉลี่ย 8.08

3.2 ด้านการบริหารจัดการ

ตารางที่ 4.10

แสดงแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านการบริหารจัดการ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปล ความหมาย ข้อมูล
นำแนวคิดเกี่ยวกับการใช้เอกสารในพิธีการศุลกากร น้อยที่สุด เช่น Paperless หรือ การใช้บัตรแถบแม่เหล็ก ที่สามารถบันทึกข้อมูลได้ทั้งหมดในกระบวนการจัดการ (Smart Card)	7.41	1.90	มาก
จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลด ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	8.02	2.11	มาก

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลความหมายข้อมูล
เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	7.84	1.76	มาก
บริการข้อมูลสารสนเทศให้เพียงพอและรวดเร็ว	7.51	1.84	มาก
วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในICD ลาดกระบังให้คล่องตัวมากขึ้น	7.71	1.62	มาก
วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังให้คล่องตัวมากขึ้น	7.35	1.87	มาก
เพิ่มบทบาทการเป็นผู้ประสานงานในระบบการขนส่งเพื่อส่งต่อยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์	7.24	1.83	มาก
สามารถตรวจสอบความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน	7.55	1.93	มาก
เพิ่มความยืดหยุ่นเกี่ยวกับระยะเวลาของสัญญา	7.12	1.75	มาก
นำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ	7.90	1.42	มาก

จากตารางที่ 4.10 กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริหารจัดการโดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยคะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การปรับปรุงประสิทธิภาพในการจัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 8.02 รองมาคือ การนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ มีค่าเฉลี่ย 7.90 และแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการที่กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นมากเป็นอันดับ 3 คือ การเพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร มีค่าเฉลี่ย 7.84

3.3 ด้านการบริการ

ตารางที่ 4.11

แสดงแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการ

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปลความหมายข้อมูล
ปรับภาพลักษณ์ให้เป็นแบบองค์กรธุรกิจ (Business Units) เพื่อให้การบริการดำเนินไปอย่างสะดวกรวดเร็ว	7.65	1.69	มาก
เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ	7.96	1.73	มาก
เพิ่มความเร็วในการเดินรถเพื่อให้ระยะเวลาในการเดินรถเร็วขึ้น (Transit time)	7.41	2.02	มาก
เดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา	8.59	1.77	มากที่สุด
มีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง	8.22	1.74	มากที่สุด
สร้างแรงจูงใจในการใช้บริการด้านราคาและอัตราค่าบริการในกรณีขนตู้เปล่า	7.94	1.78	มาก
ประชาสัมพันธ์และดำเนินการเกี่ยวกับ Closing time ให้เป็นแรงจูงใจในการใช้บริการ	7.48	2.03	มาก
จัดทำศูนย์บริการลูกค้า(Call Center) เพื่อให้บริการนอกวันและเวลาทำการ เพื่อให้ลูกค้าสามารถวางแผนหรือแก้ไขปัญหาในการขนส่งได้ทันเวลา	7.76	1.73	มาก
เพิ่มความพร้อมที่จะให้บริการจัดส่งได้ตลอดเวลาตามความต้องการของผู้ใช้บริการ	7.57	1.87	มาก

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านการบริการ	ค่าเฉลี่ย	S.D.	การแปล ความหมาย ข้อมูล
สร้างวัฒนธรรมในการบริการให้แก่พนักงานในด้าน บริการ (Service Mind) เพื่อความประทับใจในคุณภาพ การบริการ	7.92	1.75	มาก

จากตารางที่ 4.11 พบว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการที่
กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นในระดับมากที่สุด ได้แก่ การเดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลด
อุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา มีค่าเฉลี่ยสูงสุดคือ 8.59 การมีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่าย
หรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง มีค่าเฉลี่ย 8.22 รองมาคือ
แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการที่กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นอยู่ในระดับมาก
คือ การเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่ม
จำนวนเที่ยวการเดินรถ มีค่าเฉลี่ย 7.96

สรุปผลการศึกษาแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทาง
รถไฟทั้ง 3 ด้าน ดังแสดงในตารางที่ 4.12 ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.12

สรุปความสำคัญของแนวทางปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วย
รถไฟทั้ง 3 ด้าน

ความสำคัญ	แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ ด้วยรถไฟ		
	โครงสร้างพื้นฐาน	การบริหารจัดการ	บริการ
อันดับ 1	จัดสร้างระบบทางคู่ตลอด เส้นทางเพื่อลดปัญหา เรื่องเวลารอหลักรถขบวน อื่น	การจัดทำจุดบริการจุด เดียว (One stop Services)	เดินรถตาม กำหนดเวลาที่ แน่นอน
อันดับ 2	ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถ จักรที่มีประสิทธิภาพ	นำนวัตกรรมทางด้าน เทคโนโลยีเข้ามาใช้ใน การบริหารจัดการ	ลดอุบัติเหตุเพื่อการ ตรงต่อเวลา
อันดับ 3	ซ่อมแซมหรือจัดซื้อราง ให้มีความแข็งแรง เพียงพอกับการรับ น้ำหนัก เพื่อลดปัญหา อุบัติเหตุรถไฟตกราง	เพิ่มความยืดหยุ่นใน กฎระเบียบและลด ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการ ศุลกากร	เพิ่มขีดความสามารถ ในการขนส่งให้ เพียงพอต่อความ ต้องการของ ผู้ใช้บริการ

จากตารางที่ 4.12 พบว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ การจัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดปัญหาเรื่องเวลารอหลักรถขบวนอื่น รวมถึงการซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพและซ่อมแซมหรือจัดซื้อรางให้มีความแข็งแรงเพียงพอกับการรับน้ำหนัก เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุรถไฟตกราง สามารถเพิ่มความเร็วการเดินรถ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการที่กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ การจัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร รวมถึงการนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการและเพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร เป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟด้านการบริหารจัดการที่สำคัญที่สุด

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการที่กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ การเดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุเพื่อการตรงต่อเวลา และมีการจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ

4. สรุปผลการศึกษาจากข้อคำถามปลายเปิดที่เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

4.1 ปัญหาจากข้อคำถามปลายเปิด

จากการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟจาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง ผลการศึกษาจากคำถามปลายเปิดที่กลุ่มตัวอย่างพบ มีรายละเอียดดังนี้

ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี

ปัญหาจากข้อคำถามปลายเปิดโดยผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี มีดังต่อไปนี้

1. ปัญหาด้านปริมาณการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ ที่เกิดจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าน้อย รถจักรเก่าไม่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง มีความต้องการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ เนื่องจากสามารถบรรทุกตู้ได้หลายขนาด สามารถส่งสินค้าได้ในคราวละมากๆ และถึงท่าเรือพร้อมกัน

2. ปัญหาความล่าช้า ที่เกิดจากรถจักรชำรุดบ่อย เกิดอุบัติเหตุ รถไฟตกราง ทำให้ไม่ตรงต่อเวลาที่กำหนดไว้ ส่งผลให้การส่งสินค้าเกิดความผิดพลาด

3. ปัญหาการประสานงานทั้งภายในและระหว่างองค์กรที่เกี่ยวข้อง

4. ปัญหาข้อมูลไม่เพียงพอ

สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาจากข้อคำถามปลายเปิด โดยสายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ มีดังต่อไปนี้

1. ปัญหาความล่าช้า เพราะรถจักรเสียบ่อย เกิดอุบัติเหตุ รถไฟตกราง ไม่ตรงต่อเวลาที่กำหนด

2. จำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวนเที่ยวและปริมาณการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ ไม่มีขีดความสามารถในการรองรับได้

3. ปัญหาการประสานงาน การติดต่อมีขั้นตอนและเอกสารยุ่งยาก

4. รถจักรและอุปกรณ์ไม่มีประสิทธิภาพ

5. ไม่มีอุปกรณ์ทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน

6. ข้อมูลไม่ทันสมัย

7. ความเสียหายของสินค้าระหว่างขนส่ง

8. ปัญหาการติดตามตู้

9. สถานที่ทำการไม่เพียงพอ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders)

ปัญหาจากข้อคำถามปลายเปิด โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีดังต่อไปนี้

1. ปัญหาความล่าช้า ไม่ตรงต่อเวลา
2. อุปกรณ์ทุกอย่างเก่าไม่มีประสิทธิภาพ
3. ความเสียหายของสินค้าระหว่างการขนส่ง
4. การคืนตู้ใช้เวลานาน
5. อุบัติเหตุระหว่างการเดินรถ

4.2 ข้อเสนอแนะจากคำถามปลายเปิด

จากการศึกษาข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟจาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง ผลการศึกษาจากคำถามปลายเปิดที่กลุ่มตัวอย่างพบ มีรายละเอียดดังนี้

ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี

ข้อเสนอแนะจากคำถามปลายเปิดโดยผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี มีดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยน เพิ่มหรือปรับปรุงอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพสามารถรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น เช่น เพิ่มรถจักร เพิ่มรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า หมุนเวียน จัดให้รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ามีมาตรฐานเดียวกันให้ชัดเจน สร้างระบบทางคู่ เพิ่มจำนวนเที่ยวในการขนส่ง ขยายพื้นที่ ICD ลาดกระบัง
2. ปรับปรุงการเดินรถให้ตรงต่อเวลาเพราะมีผลกระทบต่อผู้ใช้บริการโดยตรงเนื่องจากทางสายเรือมีกำหนดเวลาการทำงานที่แน่นอน
3. เพิ่มความยืดหยุ่นทางด้านกฎระเบียบและพิธีการศุลกากร
4. ให้อำนาจการตัดสินใจโดย ICD ลาดกระบัง สามารถตัดสินใจโดยไม่ต้องรอการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้การบริหารคล่องตัวขึ้น
5. นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้ในการจัดการ

6. ทำการตลาดชักจูงใจลูกค้าด้วยวิธีลดราคาค่าขนส่งผู้เปล่า

7. ปรับปรุงบริหารจัดการด้านการจราจรและการเดินรถภายใน ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง

สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ

ข้อเสนอแนะจากข้อคำถามปลายเปิด โดยสายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ มีดังต่อไปนี้

1. แก้ปัญหาความล่าช้าด้วยการจัดสร้างทางคู่
2. ควรมีแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุที่ทำให้ไม่ตรงต่อเวลา
3. แก้ไขปรับปรุงและเพิ่มอุปกรณ์ให้มีประสิทธิภาพ เช่น เพิ่มจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เพิ่มจำนวนเที่ยว เปลี่ยนรถจักร เปลี่ยนรถ โบกี้บรรทุกตู้สินค้า
4. โครงสร้างพื้นฐานไม่มีประสิทธิภาพทำให้เกิดความล่าช้า
5. หากมีข้อมูลใดที่เปลี่ยนแปลงควรมีการแจ้งล่วงหน้าเพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนและแก้ไขปัญหาได้ทัน
6. ราคาควรเป็นธรรม คงที่ และมีระยะเวลาที่แน่นอน
7. การกำหนดความชัดเจนของประเภทสินค้าอันตราย
8. การบริหารปริมาณการขนส่งสินค้า เข้าและออกให้สมดุลกัน
9. ปัญหาการดำเนินการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่เกิดความล่าช้านั้น ไม่ได้เกิดปัญหาจากการเดินรถเพียงอย่างเดียว แต่เกิดปัญหาจากการยกขนตู้ขึ้น-ลงจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าด้วย หากมีการควบคุมและดูแลบริหารจัดการที่ดีจะส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่ง
10. ลดระยะเวลาการเดินทางเอกสารให้รวดเร็วกว่าขึ้น

11. เพิ่มเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น คอมพิวเตอร์ เข้ามาใช้ปฏิบัติงาน
12. มีความยืดหยุ่นในเรื่องของเวลาปัดรับคืนตู้

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders)

ข้อเสนอแนะจากข้อคำถามปลายเปิดโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) มีดังต่อไปนี้

1. เพิ่มเที่ยวรถในการขนส่ง เพิ่มอุปกรณ์ เช่น รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ให้เพียงพอกับการขนส่งสินค้า
2. เดินรถให้ตรงต่อเวลา
3. เพิ่มความปลอดภัยของสินค้าขณะขนส่ง
4. มีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงาน

5. ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

5.1 ผลการเปรียบเทียบปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาด้านการบริหารจัดการ และปัญหาด้านการบริการ ดังแสดงในตารางที่ 4.13 – 4.15

ตารางที่ 4.13

แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้าน

โครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐาน	ผู้รับ สัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สาย เรือ	ผู้รับ จัดการ ขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ	8.33	6.53	3.94	14.516	.000***
จำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าสำหรับ ขนย้ายมีปริมาณน้อยไม่เพียงพอต่อ ปริมาณการขนส่ง	7.67	6.41	4.29	7.417	.002**
ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่ง ล่าช้า	8.53	7.06	5.38	6.594	.003**
รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่ง น้อย	8.67	6.29	5.00	12.438	.000***
ขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้ สินค้านำรถรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่ เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้ ผู้ใช้บริการการพบปัญหาในการจัดการ เรื่องการขน	8.67	5.88	4.31	21.552	.000***
รางเก่า ทำให้เกิดปัญหาหรืออุบัติเหตุตก ราง	7.80	5.88	4.25	7.393	.002**
ระบบรางและการเดินรถภายในICD ลาดกระบัง	6.00	4.18	4.06	5.153	.010*
ระบบรางและการเดินรถภายในท่าเรือ แหลมฉบัง	6.60	4.06	3.67	12.664	.000***

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ผู้รับ สัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สาย เรือ	ผู้รับ จัดการ ขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
พื้นที่ให้บริการของICD ลาดกระบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า	6.47	4.82	4.38	3.390	.043*
พื้นที่ให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า	5.67	4.00	3.44	4.062	.024*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

จากตารางที่ 4.13 พบว่า ปัญหาระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาโดยรวมพบว่า กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี พบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุด รองมาคือกลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้านานาชาติ ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจากค่าสถิติ พบว่า ปัญหาที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 ได้แก่ จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย ขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างพบปัญหาในการจัดการเรื่องกรยกขน และระบบรางและการเดินรถภายในท่าเรือแหลมฉบัง มีความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มแตกต่างกันมากที่สุดและมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

รองมาคือ ปัญหาด้านที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ ปัญหาจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าสำหรับขนย้ายมีปริมาณน้อยไม่เพียงพอต่อปริมาณการขนส่ง

ปัญหาระบบทางเดียวทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า ปัญหารางเก่าทำให้เกิดปัญหาหรืออุบัติเหตุตกรางและมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

ส่วนปัญหาที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ได้แก่ ปัญหาระบบรางและการเดินรถภายใน ICD ลาดกระบัง พื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบังและพื้นที่ให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า มีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

ตารางที่ 4.14

แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริหารจัดการ

ปัญหาด้านการบริหารจัดการ	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับจัดการขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
เอกสารเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	4.47	4.59	4.06	0.475	.625 ^{ns}
ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	4.60	4.24	4.33	0.215	.807 ^{ns}
กฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	4.47	4.76	4.33	0.222	.802 ^{ns}
ข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า	4.53	5.12	4.06	1.346	.270 ^{ns}
การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในICD ลาดกระบังล่าช้า	5.27	4.82	4.11	1.736	.187 ^{ns}
การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า	5.93	4.00	3.94	6.893	.002**

ปัญหาด้านการบริหารจัดการ	ผู้รับ สัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับ จัดการ ขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบ การขนส่ง(Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์	6.93	4.65	4.22	10.434	.000***
ความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน	3.60	3.71	3.94	0.139	.871 ^{ns}
ระยะเวลาของสัญญา	5.93	3.50	3.13	12.185	.000***
การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยใน การบริหารจัดการ	5.47	4.47	3.61	3.714	.032*

^{ns} ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

จากตารางที่ 4.14 พบว่า ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการจัดการของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาโดยรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี พบปัญหาด้านการจัดการมากที่สุด รองมากคือกลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจากค่าสถิติ พบว่า ปัญหาที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 ได้แก่ ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์ และปัญหาระยะเวลาของสัญญา กล่าวคือ ปัญหาด้านการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น มีความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มแตกต่างกันมากที่สุดและมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

รองมาคือ ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟด้านการบริหารจัดการของกลุ่มตัวอย่างที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้าและมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

ส่วนปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟด้านการบริหารจัดการของกลุ่มตัวอย่างที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ได้แก่ ปัญหาการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

ส่วนปัญหาอื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 4.15

แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริการ

ปัญหาด้านการบริการ	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับจัดการขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
ภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ใช้บริการพบเงื่อนงำและขั้นตอนซ้ำซ้อน ไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร	6.47	5.00	5.53	1.964	.152 ^{ns}
ขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ	8.13	7.12	5.18	7.713	.001**
ระยะเวลาในการเดินรถจากICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์หัวลาก (Transit time)	6.87	5.12	5.06	2.782	.072 ^{ns}
ความตรงต่อเวลา	9.13	6.12	4.63	20.181	.000***
การประกันภัยสินค้าและความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่ง	6.60	4.71	4.94	2.849	.068 ^{ns}

ปัญหาด้านการบริการ	ผู้รับ สัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สาย เรือ	ผู้รับ จัดการ ขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่า ใช้บริการในกรณีขนตู้เปล่า	6.67	4.59	4.63	4.711	.014*
Closing time	5.87	4.71	5.56	0.794	.458 ^{ns}
ไม่มีการให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ ผู้ใช้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ต้องการ โดยเฉพาะในวันเสาร์ซึ่งถือเป็นช่วงที่มี การขนส่งสูง	5.20	4.82	5.50	0.265	.769 ^{ns}
ความพร้อมที่จะให้บริการจัดส่งได้ ตลอดเวลา	6.27	5.06	5.33	1.314	.279 ^{ns}
การบริการของพนักงานและเจ้าหน้าที่มี วัฒนธรรมแบบระบบราชการ ส่งผลให้ ผู้ใช้บริการไม่ได้รับคุณภาพในการ บริการ	6.07	5.12	4.67	2.601	.086 ^{ns}

^{ns} ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

จากตารางที่ 4.15 พบว่า ปัญหาของกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาโดยรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี พบปัญหา
ด้านการบริการมากที่สุด

เมื่อพิจารณาจากค่าสถิติ พบว่า ปัญหาที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 ได้แก่ ความตรงต่อเวลา กล่าวคือ ปัญหาด้านความตรงต่อเวลา มีความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ทั้ง 3 กลุ่มแตกต่างกันมากที่สุดและมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

รองมาคือ ปัญหาที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ ปัญหาขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการและมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

และปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟด้านการบริหารจัดการของกลุ่มตัวอย่างที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ได้แก่ ปัญหาความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขลุ่ยเปล่ามีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

ส่วนปัญหาอื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการศึกษาปัญหาการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เปรียบเทียบจากกลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปวิเคราะห์ได้ดังตารางที่ 4.16 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.16

สรุปการเปรียบเทียบปัญหาที่สำคัญทั้ง 3 ด้านตามลำดับ จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง

ปัญหา	กลุ่มตัวอย่าง		
	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ	ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
โครงสร้างพื้นฐาน	1. ขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้	1. ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า 2. จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ 3. จำนวนรถโบกี้บรรทุก	1. ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า 2. รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพใน

ปัญหา	กลุ่มตัวอย่าง		
	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือผู้รับขนสินค้า ระหว่างประเทศ	ผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่าง ประเทศ
	<p>ผู้ใช้บริการการพบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน</p> <p>2. รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย</p> <p>3. ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า</p> <p>4. จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ</p>	<p>ผู้สินค้าสำหรับขนย้ายมีปริมาณน้อยไม่เพียงพอต่อปริมาณการขนส่ง</p> <p>4. รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย</p>	<p>การขนส่งน้อย</p> <p>3. พื้นที่ให้บริการของICD ลาดกระบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า</p> <p>4. ขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน</p>
การบริหารจัดการ	<p>1. ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์</p> <p>2. การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า</p> <p>3. ระยะเวลาของสัญญา</p>	<p>1. ข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า</p> <p>2. การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังล่าช้า</p> <p>3. กฏระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร</p>	<p>1. ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร</p> <p>2. กฏระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร</p> <p>3. ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์</p>

ปัญหา	กลุ่มตัวอย่าง		
	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือผู้รับขนสินค้า ระหว่างประเทศ	ผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่าง ประเทศ
บริการ	1. ความตรงต่อเวลา 2. จิตความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ 3. ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้ บริการในกรณีขนตู้เปล่า	1. จิตความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ 2. ความตรงต่อเวลา 3. ระยะเวลาในการเดินรถจาก ICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์หัวลาก (Transit time)	1. Closing time 2. ภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ใช้บริการพบเงื่อนขาและขั้นตอนซ้ำซ้อนไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร 3. ไม่มีการให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ ต้องการโดยเฉพาะในวันเสาร์ซึ่งถือเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูง

จากตารางที่ 4.16 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง พบปัญหาที่แตกต่างกัน 3 ด้าน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง พบมากที่สุดคือ จิตความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันส่งผลให้กลุ่มตัวอย่าง พบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้าและจำนวนรถจักรไม่เพียงพอ

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุดคือ ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ จำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าสำหรับขนย้ายมีปริมาณน้อยไม่เพียงพอต่อปริมาณการขนส่งและรถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุดคือ ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย พื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบัง ไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าและขีดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง พบมากที่สุดคือ ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์ การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้าและระยะเวลาของสัญญา

ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุดคือ ข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบัง ล่าช้าและกฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร

ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุดคือ ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร กฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์

ปัญหาด้านบริการ

ปัญหาด้านบริการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง พบมากที่สุดคือ ปัญหาความตรงต่อเวลา ขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการและความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขนตู้เปล่า

ปัญหาด้านบริการที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุดคือ ขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ความตรงต่อเวลาและระยะเวลาในการเดินรถจาก ICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์หัวลาก (Transit time)

ปัญหาด้านบริการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุดคือ ปัญหาเวลาปิดรับคืนตู้ ภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ใช้บริการพบเงื่อนงำและขั้นตอน ซ้ำซ้อน ไม่ได้ได้รับความสะดวกเท่าที่ควรและปัญหาไม่มีการให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ ผู้ใช้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ต้องการ โดยเฉพาะในวันศุกร์-เสาร์ซึ่งถือเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูง

5.2 ผลการวิเคราะห์แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางในการปรับปรุง ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์ เปรียบเทียบแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ แนวทางในการปรับปรุง ประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ และแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการ ดังแสดงในตารางที่ 4.17 - 4.19

ตารางที่ 4.17

แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้

คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านโครงสร้างพื้นฐาน

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับจัดการขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
เพิ่มจำนวนรถจักรให้เพียงพอต่อความสามารถในการขนส่งสินค้า	9.40	7.82	6.29	9.963	.000***
เพิ่มจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้เพียงพอต่อปริมาณการขนส่ง	8.93	7.88	6.59	5.278	.009**

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ผู้รับ สัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับ จัดการ ขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อ ลดแนวทางในการปรับปรุง ประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลีกกรด ขบวนอื่น	9.60	8.47	7.53	4.973	.011*
ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มี ประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการ ขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง	9.47	8.35	7.18	5.538	.007**
ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกตู้ สินค้าที่มีขีดความสามารถในการ รองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ให้เป็น มาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวกใน การวางแผนยกขน	9.13	8.00	6.82	4.945	.011*
ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรางให้มีความ แข็งแรงเพียงพอกับการรับน้ำหนัก เพื่อ ลดแนวทางในการปรับปรุง ประสิทธิภาพและอุบัติเหตุตกรางและ สามารถเพิ่มความเร็วการเดินทางได้	9.47	7.94	7.00	5.849	.005**
วางแผนการเดินทางภายในICD ลาดกระบัง เพื่อความสะดวกในการ ขนส่งและยกขนสินค้า	8.60	7.41	6.88	3.121	.054 ^{ns}
วางแผนการเดินทางภายในท่าเรือแหลม ฉบัง เพื่อความสะดวกในการขนส่ง และยกขนสินค้า	8.40	7.12	6.71	3.336	.044*
บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของICD ลาดกระบังให้สามารถรองรับปริมาณ การขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น	8.20	7.35	7.24	1.110	.338 ^{ns}

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ผู้รับ สัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับ จัดการ ขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของ ท่าเรือแหลมฉบัง ให้สามารถรองรับ ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น	7.53	7.06	6.88	0.362	.698 ^{ns}

^{ns} ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

จากตารางที่ 4.17 พบว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟมีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาโดยรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี เห็นด้วยกับแนวทางในการปรับปรุงมากที่สุด รองมาคือ กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามลำดับ

เมื่อพิจารณาจากค่าสถิติ พบว่า แนวทางในการปรับปรุงที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .001 ได้แก่ การเพิ่มจำนวนรถจักรให้เพียงพอต่อความสามารถในการขนส่งสินค้า มีความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มแตกต่างกันมากที่สุดและมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.99

รองมาคือ แนวทางในการปรับปรุงที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้วยการเพิ่มจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้เพียงพอต่อปริมาณการขนส่ง ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรางให้มีความแข็งแรงเพียงพอกับการรับน้ำหนัก เพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพและอุบัติเหตุตกรางและสามารถเพิ่มความเร็วการเดินรถได้ และมีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 99.00

ส่วนแนวทางในการปรับปรุงที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 ได้แก่ จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอ หลีกเลี่ยงขวอนอื่น การซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่มีขีดความสามารถในการรองรับ น้ำหนักให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการวางแผนยกขน และการวางแผนการเดินทาง ภายในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อความสะดวกในการขนส่งและยกขนสินค้า มีนัยสำคัญในระดับ ความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

ส่วนแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพอื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 4.18

แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้

คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟรถไฟด้านการบริหารจัดการ

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับจัดการขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
นำแนวคิดเกี่ยวกับการใช้เอกสารในพิธีการศุลกากรน้อยที่สุด เช่น Paperless หรือ การใช้บัตรแถบแม่เหล็กที่สามารถบันทึกข้อมูลได้ทั้งหมดในกระบวนการจัดการ (Smart Card)	6.93	7.41	7.82	0.867	.427 ^{ns}
จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	8.40	7.53	8.18	0.744	.481 ^{ns}
เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร	7.67	7.71	8.12	0.324	.725 ^{ns}

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับจัดการขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
บริการข้อมูลสารสนเทศให้เพียงพอและรวดเร็ว	7.67	7.41	7.47	0.079	.924 ^{ns}
วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังให้คล่องตัวมากขึ้น	7.87	7.88	7.41	0.444	.644 ^{ns}
วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังให้คล่องตัวมากขึ้น	7.67	7.24	7.18	0.312	.733 ^{ns}
เพิ่มบทบาทการเป็นผู้ประสานงานในระบบการขนส่งเพื่อส่งต่อยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์	7.20	7.12	7.41	0.112	.894 ^{ns}
สามารถตรวจสอบความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน	7.93	7.47	7.47	0.451	.640 ^{ns}
เพิ่มความยืดหยุ่นเกี่ยวกับระยะเวลาของสัญญา	7.87	6.76	6.82	2.041	.142 ^{ns}
นำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ	8.07	7.76	7.88	0.176	.839 ^{ns}

^{ns} ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

จากตารางที่ 4.18 พบว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 มีค่าเฉลี่ยที่แตกต่างกันไม่มากนัก เมื่อพิจารณาโดยรวม พบว่า ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี เห็นด้วยกับแนวทางในการปรับปรุง

เมื่อพิจารณาจากค่าสถิติ พบว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการของกลุ่มตัวอย่าง ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติในทุกข้อ กล่าวคือ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการของกลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.19

แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระบบตู้

คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริการ

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการ	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับจัดการขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
ปรับภาพลักษณ์ให้เป็นแบบองค์กรธุรกิจ (Business Units) เพื่อให้การบริการดำเนินไปอย่างสะดวกรวดเร็ว	8.13	7.41	7.47	0.873	.424 ^{ns}
เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ	8.13	8.24	7.53	0.809	.451 ^{ns}
เพิ่มความเร็วในการเดินรถเพื่อให้ระยะเวลาในการเดินรถเร็วขึ้น (Transit time)	6.67	8.18	7.29	2.400	.102 ^{ns}
เดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา	9.40	8.71	7.76	3.884	.028*
มีหน่วยงานรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง	8.20	8.29	8.18	0.021	.979 ^{ns}
สร้างแรงจูงใจในการใช้บริการด้านราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขนส่งเปล่า	8.00	7.88	7.94	0.017	.984 ^{ns}

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการ	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือ	ผู้รับจัดการขนส่ง	ค่าสถิติ	Sig.
ประชาสัมพันธ์และดำเนินการเกี่ยวกับ Closing time ให้เป็นแรงจูงใจในการใช้บริการ	7.60	7.88	6.94	0.927	.403 ^{ns}
จัดทำศูนย์บริการลูกค้า(Call Center)เพื่อให้บริการนอกวันและเวลาทำการ เพื่อให้ลูกค้าสามารถวางแผนหรือแก้ไขปัญหาในการขนส่งได้ทันเวลา	7.53	8.00	7.71	0.293	.748 ^{ns}
เพิ่มความพร้อมที่จะให้บริการจัดส่งได้ตลอดเวลาตามความต้องการของผู้ใช้บริการ	7.93	7.47	7.35	0.411	.665 ^{ns}
สร้างวัฒนธรรมในการบริการให้แก่พนักงานในด้านบริการ (Service Mind) เพื่อความประทับใจในคุณภาพการบริการ	7.93	7.82	8.00	0.042	.959 ^{ns}

^{ns} ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หรือมีความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

จากตารางที่ 4.19 พบว่า แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านบริการของกลุ่มตัวอย่าง มีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันมากนัก เมื่อพิจารณาจากค่าสถิติ พบว่า แนวทางในการปรับปรุง ที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 มีเพียงแนวทางเดียว คือ การเดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา มีนัยสำคัญในระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95.00

ส่วนแนวทางอื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 4.20

สรุปการเปรียบเทียบแนวทางการแก้ไขปรับปรุงที่สำคัญทั้ง 3 ด้านตามลำดับ จำแนกตามกลุ่มตัวอย่าง

แนวทางแก้ไข ปัญหา	กลุ่มตัวอย่าง		
	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือผู้รับขนสินค้า ระหว่างประเทศ	ผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่าง ประเทศ
โครงสร้าง พื้นฐาน	<p>1. จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลักรถขบวนอื่น</p> <p>2. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง</p> <p>3. เพิ่มจำนวนรถจักรให้เพียงพอต่อความสามารถในการขนส่งสินค้า</p>	<p>1. จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลักรถขบวนอื่น</p> <p>2. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง</p> <p>3. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกทุกคู่สินค้าที่มีขีดความสามารถในการรองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการวางแผนยกขน</p>	<p>1. จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลักรถขบวนอื่น</p> <p>2. บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบังให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น</p> <p>3. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่าง</p>

แนวทางแก้ไข ปัญหา	กลุ่มตัวอย่าง		
	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือผู้รับขนสินค้า ระหว่างประเทศ	ผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่าง ประเทศ
			ต่อเนื่อง
การบริหาร จัดการ	<p>1.จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร</p> <p>2.นำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ</p> <p>3.สามารถตรวจสอบความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน</p>	<p>1.วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังให้คล่องตัวมากขึ้น</p> <p>2.นำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ</p> <p>3.เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร</p>	<p>1.จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร</p> <p>2.เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร</p> <p>3.นำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ</p>
บริการ	<p>1.เดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุเพื่อการตรงต่อเวลา</p> <p>2.มีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง</p> <p>3.ปรับภาพลักษณ์ให้เป็น</p>	<p>1.เดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุเพื่อการตรงต่อเวลา</p> <p>2.เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ</p> <p>3.เพิ่มความเร็วในการเดิน</p>	<p>1.มีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง</p> <p>2.สร้างวัฒนธรรม</p>

แนวทางแก้ไข ปัญหา	กลุ่มตัวอย่าง		
	ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง	สายเรือผู้รับขนสินค้า ระหว่างประเทศ	ผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่าง ประเทศ
	แบบองค์กรธุรกิจ (Business Units) เพื่อให้ การบริการดำเนินไปอย่าง สะดวกรวดเร็ว 4.เพิ่มขีดความสามารถใน การขนส่งให้เพียงพอต่อ ความต้องการของ ผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่ม จำนวนเที่ยวการเดินรถ	รถเพื่อให้ระยะเวลาใน การเดินรถเร็วขึ้น (Transit time)	ในการบริการ ให้แก่พนักงานใน ด้านบริการ (Service Mind) เพื่อความ ประทับใจใน คุณภาพการบริการ 3.สร้างแรงจูงใจใน การใช้บริการด้าน ราคาและอัตราค่า ใช้บริการในกรณี ขนส่งผู้เปล่า

จากตารางที่ 4.20 พบว่า กลุ่มตัวอย่าง พบปัญหาที่แตกต่างกัน 3 ด้าน โดยมี
รายละเอียด ดังนี้

แนวทางแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง
ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุง
ประสิทธิภาพเรื่องเวลารอรถขนสินค้าอื่น ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับ
ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มจำนวนรถจักรให้เพียงพอต่อความสามารถ
ในการขนส่งสินค้า

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่าง
ประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการ
ปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอรถขนสินค้าอื่น ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพ

เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถ โปก็บรทุกคู่สินค้าที่มีขีดความสามารถในการรองรับน้ำหนักให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการวางแผนยกขน

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ คือ จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอรถบรรทุกอื่น บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบังให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นและซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร การนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการและสามารถตรวจสอบความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังให้คล่องตัวมากขึ้น การนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการและการเพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ คือ จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและการนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบริการ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบริการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ เคนรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา มีหน่วยงานรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้

โดยตรง ปรับภาพลักษณ์ให้เป็นแบบองค์กรธุรกิจ (Business Units) เพื่อให้การบริการดำเนินไปอย่างสะดวกรวดเร็ว และเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบริการที่สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ เดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ และเพิ่มความเร็วในการเดินรถเพื่อให้ระยะเวลาในการเดินรถเร็วขึ้น (Transit time)

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบริการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุดคือ คือ มีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง สร้างวัฒนธรรมในการบริการให้แก่พนักงานในด้านบริการ (Service Mind) เพื่อความประทับใจในคุณภาพการบริการ และสร้างแรงจูงใจในการให้บริการด้านราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขนตู้เปล่า

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

จากภาวะทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศทำให้อัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้น ส่งผลให้การขนส่งสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามอย่างต่อเนื่อง ปัญหาศักยภาพและขีดความสามารถของการขนส่งทางรถไฟในการรองรับการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญประการหนึ่งที่จะเชื่อมต่อการขนส่งในระบบ Multi-Modal Transport ตามแผนหลักการจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย หากทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง จะสามารถนำมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยระบบดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

การศึกษาปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จาก ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ และทำการศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการบริหารจัดการในการขนส่งสินค้าด้วยระบบดังกล่าวโดยการศึกษาครั้งนี้จะพิจารณาสภาพปัญหาของการขนส่งโดยใช้รถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน ทำการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทฤษฎีที่ได้จากตำรา รายงานการวิจัย หนังสือ วารสารด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ สื่อสิ่งพิมพ์ และฐานข้อมูลออนไลน์ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่งประกอบด้วยเอกสารราชการและบันทึกข้อความจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ประเด็นที่สำคัญในการศึกษา 3 ประเด็น ได้แก่ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาด้านการบริหารจัดการ และปัญหาด้านการบริการ

ใช้วิธีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Method) และเชิงปริมาณ (Quantitative Method) โดยการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพทำเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบ

เจาะลึกจาก ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและท่าเรือแหลมฉบัง ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวม 6 ท่าน แล้วนำมาวิเคราะห์ภาพรวมในปัจจุบันเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการแก้ไข แนวโน้มในอนาคต ด้วยการนำเทคนิคการวิเคราะห์แบบ SWOT Analysis จากนั้นทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 ท่าน ซึ่งประกอบไปด้วยผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการบริหารจัดการในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ ผลการศึกษาที่ได้มีดังต่อไปนี้

สรุปผลการศึกษา

ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ

1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

การขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทาง 118 กิโลเมตร จากการสร้างทางคู่ในช่วงสถานีหัวตะเข้ถึงสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา จำนวน 30 กิโลเมตร ทำให้ระยะเวลาในการขนส่งเหลือเพียง 3 ชั่วโมงครึ่ง จากเดิม 4.5-5 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม เส้นทางรถไฟปัจจุบันซึ่งถูกจำกัดขีดความสามารถเพราะเป็นทางเดี่ยว ทำให้สามารถเดินรถสูงสุดได้วันละ 14 ขบวน (28 ขบวน ไป-กลับ) ขบวนละ 30 โบกี้ บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ 60 ทีอียู และในปัจจุบันการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบังไปสู่ท่าเรือแหลมฉบังมี Load Factor เฉลี่ยไป-กลับ อยู่ในอัตราร้อยละ 70-75 ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่สูงมาก ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่กลุ่มตัวอย่าง พบในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง มีรายละเอียดเรียงตามลำดับความสำคัญของปัญหา โดย ปัญหาที่กลุ่มตัวอย่าง พบมากที่สุด ดังต่อไปนี้

1.1 ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า

1.2 รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย

1.3 จิตความสามารถของรถโบกี้บรรทุกผู้โดยสารรองรับน้ำหนักผู้คอนเทนเนอร์
ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างพบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน

1.4 จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ

1.5 จำนวนรถโบกี้บรรทุกผู้โดยสารสำหรับขนย้ายมีปริมาณน้อยไม่เพียงพอต่อ
ปริมาณการขนส่ง

1.6 รางเก่า ทำให้เกิดปัญหาหรืออุบัติเหตุตกราง

1.7 พื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการ
ขนส่งสินค้า

1.8 ระบบรางและการเดินรถภายในท่าเรือแหลมฉบัง

1.9 ระบบรางและการเดินรถภายใน ICD ลาดกระบัง

1.10 พื้นที่ให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการ
ขนส่งสินค้า

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

เมื่อแยกพิจารณาปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐานจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่าผลการ
วิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ
ระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือและผู้รับจัดการขนส่งสินค้า
ระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์
เปรียบเทียบปัญหามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้ให้บริการ ICD ลาดกระบัง

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง พบมากที่สุด
3 อันดับแรกคือ

1. วัดความสามารถของรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ไม่
เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างพบปัญหาในการจัดการเรื่องการยกขน

2. รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย

3. ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า

สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐานที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศพบมากที่สุด
3 อันดับแรกคือ

1. ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า

2. จำนวนรถจักรไม่เพียงพอ

3. จำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าสำหรับขนย้ายมีปริมาณน้อยไม่เพียงพอต่อ
ปริมาณการขนส่ง

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบมาก
ที่สุด 3 อันดับแรกคือ

1. ระบบทางเดี่ยว ทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า

2. รถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย

3. พื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบังไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการ
ขนส่งสินค้า

2. ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

ผลการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการบริหารจัดการที่กลุ่มตัวอย่างพบในการขนส่ง
สินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง มี

รายละเอียดเรียงตามลำดับความสำคัญของปัญหา โดยปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มพบมากที่สุดดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง(Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์
2. การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบัง ลำช้า
3. การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังลำช้า
4. ข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า
5. ฤดูระเบียบเกี่ยวกับพิธีศุลกากร
6. การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ
7. ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีศุลกากร
8. เอกสารเกี่ยวกับพิธีศุลกากร
9. ระยะเวลาของสัญญา
10. ความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

เมื่อแยกพิจารณาปัญหาด้านบริหารจัดการจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบคอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง

ปัญหาด้านบริหารจัดการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง พบมากที่สุด 3 อันดับแรกคือ

1. ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง(Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์
2. การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า
3. ระยะเวลาของสัญญา

สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาด้านบริหารจัดการที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศพบมากที่สุด 3 อันดับแรกคือ

1. ข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า
2. การประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบัง ล่าช้า
3. กฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาด้านบริหารจัดการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุด 3 อันดับแรกคือ

1. ขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร
2. กฎระเบียบเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร
3. ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์

3. ปัญหาด้านการบริการ

ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบผู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านการบริการที่กลุ่มตัวอย่าง พบ มีรายละเอียดเรียงตามลำดับความสำคัญของปัญหา โดยปัญหาที่กลุ่มตัวอย่าง ทั้ง 3 กลุ่มพบมากที่สุด ดังต่อไปนี้

1. จิตความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ
2. ความตรงต่อเวลา
3. ระยะเวลาในการเดินทางจาก ICD ลาดกระบัง ถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์ (Transit time)
4. ภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ใช้บริการพบเงื่อนไขและขั้นตอนซ้ำซ้อน ไม่ได้ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร
5. ความพร้อมที่จะให้บริการจัดส่งได้ตลอดเวลา
6. การประกันภัยสินค้าและความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่ง
7. เวลาปิดรับคืนตู้ ไม่มีความยืดหยุ่นเมื่อขบวนรถเกิดอุบัติเหตุล่าช้า
8. การบริการของพนักงานและเจ้าหน้าที่มีวัฒนธรรมแบบระบบราชการ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับคุณภาพในการบริการ
9. ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขยับไปล่า
10. ไม่มีการให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ต้องการ โดยเฉพาะในวันเสาร์ซึ่งถือเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูง

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

เมื่อแยกพิจารณาปัญหาด้านบริการจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง

ปัญหาด้านบริการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง พบมากที่สุด 3 อันดับแรกคือ

1. ความตรงต่อเวลา
2. จิตความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ
3. ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขยับเปลี่ยน

สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาด้านบริการที่สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศพบมากที่สุด 3 อันดับแรกคือ

1. จิตความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ
2. ความตรงต่อเวลา
3. ระยะเวลาในการเดินรถจาก ICD ลาดกระบังถึงแหลมฉบังช้ากว่ารถยนต์

(Transit time)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัญหาด้านบริการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบมากที่สุด 3 อันดับแรกคือ

1. เวลาปิดรับคืนตู้ ไม่มีความยืดหยุ่นเมื่อขบวนรถเกิดอุบัติเหตุล่าช้า
2. ภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ใช้บริการพบเงื่อนงำและขั้นตอนซ้ำซ้อน ไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร
3. ไม่มีการให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ต้องการ โดยเฉพาะในวันศุกร์-เสาร์ซึ่งถือเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูง

4. ผลการศึกษาจากข้อคำถามปลายเปิดที่เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งและข้อเสนอแนะอื่น ๆ

นอกจากนี้ผลการศึกษาในข้อคำถามปลายเปิดที่เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งพบว่า เมื่อเปรียบเทียบกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่ม พบว่า ปัญหาสำคัญที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานีพบ ได้แก่ ปัญหาด้านปริมาณการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ ที่เกิดจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าน้อย รถจักรเก่าไม่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ เนื่องจากสามารถบรรทุกตู้ได้หลายขนาด สามารถส่งสินค้าได้ในคราวละมาก ๆ และถึงท่าเรือพร้อมกันและปัญหาความล่าช้า ที่เกิดจากรถจักรชำรุดบ่อย เกิดอุบัติเหตุ รถไฟดกราง ทำให้ไม่ตรงต่อเวลาที่กำหนดไว้ ส่งผลให้การส่งสินค้าเกิดความผิดพลาด

ส่วนปัญหาสำคัญที่สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศพบ ได้แก่ ปัญหาความล่าช้า เพราะรถเสียบ่อย เกิดอุบัติเหตุ รถไฟดกราง ไม่ตรงต่อเวลาที่กำหนด ปริมาณการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ ไม่มีขีดความสามารถในการรองรับได้และปัญหาการประสานงาน การติดต่อมีขั้นตอนและเอกสารยุ่งยากเพราะไม่มีอุปกรณ์ทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน

และปัญหาสำคัญที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบ ได้แก่ ปัญหาความล่าช้า ไม่ตรงต่อเวลา อุปกรณ์ไม่มีประสิทธิภาพและความเสียหายของสินค้าระหว่างขนส่ง

แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ

จากการศึกษาแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟจาก ICD ลาดกระบัง ถึงท่าเรือแหลมฉบัง จะทำการศึกษาวิเคราะห์ใน 3 ประเด็น คือ แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน แนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการ และแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริการ โดยผลการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. แนวทางในการปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐาน

กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง เรียงตามลำดับความสำคัญของแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยแนวทางที่กลุ่มตัวอย่างให้คะแนนความเห็นสูงสุดว่าเหมาะสมในการเป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพมากที่สุด ตามลำดับ ดังต่อไปนี้

1. ก่อสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลักรถขบวนอื่น
2. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
3. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรางให้มีความแข็งแรงเพียงพอต่อการรับน้ำหนัก เพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพและอุบัติเหตุตกรางและสามารถเพิ่มความเร็วการเดินรถได้
4. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าที่มีขีดความสามารถในการรองรับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการวางแผนยกขน
5. เพิ่มจำนวนรถจักรให้เพียงพอต่อความสามารถในการขนส่งสินค้า
6. เพิ่มจำนวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้เพียงพอต่อปริมาณการขนส่ง
7. วางแผนการเดินรถภายใน ICD ลาดกระบัง เพื่อความสะดวกในการขนส่งและยกขนสินค้า

8. บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบัง ให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

9. วางแผนการเดินรถภายในท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อความสะดวกในการขนส่งและยกขนสินค้า

10. บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง ให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

เมื่อแยกพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานในกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรกคือ

1. จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหัตถ์รถขบวนอื่น

2. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

3. เพิ่มจำนวนรถจักรให้เพียงพอต่อความสามารถในการขนส่งสินค้า

สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลิกรถขบวนอื่น
2. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
3. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถโบกี้บรรทุกผู้สินค้าที่มีขีดความสามารถในการรองรับน้ำหนักให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวกในการวางแผนขน

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. จัดสร้างระบบทางคู่ตลอดเส้นทางเพื่อลดแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพเรื่องเวลารอหลิกรถขบวนอื่น
2. บริหารจัดการพื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบังให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น
3. ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. แนวทางการปรับปรุงด้านการบริหารจัดการ

กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าระบบคู่คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง เรียงตามลำดับความสำคัญของแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการบริหาร

จัดการโดยแนวทางที่กลุ่มตัวอย่างให้คะแนนความเห็นสูงสุดว่าเหมาะสมในการเป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพมากที่สุด ตามลำดับ ดังต่อไปนี้

1. จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร
2. นำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ
3. เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร
4. วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบัง ให้คล่องตัวมากขึ้น
5. สามารถตรวจสอบความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน
6. บริการข้อมูลสารสนเทศให้เพียงพอและรวดเร็ว
7. นำแนวคิดเกี่ยวกับการใช้เอกสารในพิธีการศุลกากรน้อยที่สุด เช่น Paperless หรือ การใช้บัตรแถบแม่เหล็กที่สามารถบันทึกข้อมูลได้ทั้งหมดในกระบวนการจัดการ (Smart Card)
8. วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบัง ให้คล่องตัวมากขึ้น
9. เพิ่มบทบาทการเป็นผู้ประสานงานในระบบการขนส่งเพื่อส่งต่อยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์
10. เพิ่มความยืดหยุ่นเกี่ยวกับระยะเวลาของสัญญา

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

เมื่อแยกพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการจากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยทางรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง

6 สถานี กลุ่มสายเรือและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร
2. การนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ
3. สามารถตรวจสอบความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน

สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการที่สายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. วางแผนการประสานงานและการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังให้คล่องตัวมากขึ้น
2. การนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ
3. เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีศุลกากร

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. จัดทำจุดบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร

2. เพิ่มความยืดหยุ่นในกฎระเบียบและลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร

3. นำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ

3. แนวทางในการปรับปรุงด้านการบริการ

กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านบริการการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง เรียงตามลำดับความสำคัญของแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพด้านบริการโดยแนวทางที่กลุ่มตัวอย่างให้คะแนนความเห็นสูงสุดว่าเหมาะสมในการเป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพมากที่สุด ตามลำดับ ดังต่อไปนี้

1. เดินรถตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา

2. มีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง

3. เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ

4. สร้างแรงจูงใจในการใช้บริการด้านราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขนส่งเปล่า

5. สร้างวัฒนธรรมในการบริการให้แก่พนักงานในด้านบริการ (Service Mind) เพื่อความประทับใจในคุณภาพการบริการ

6. จัดทำศูนย์บริการลูกค้า (Call Center) เพื่อให้บริการนอกวันและเวลาทำการ เพื่อให้ลูกค้าสามารถวางแผนหรือแก้ไขปัญหาในการขนส่งได้ทันเวลา

7. ปรับภาพลักษณ์ให้เป็นแบบองค์กรธุรกิจ (Business Units) เพื่อให้การบริการดำเนินไปอย่างสะดวกรวดเร็ว

8. เพิ่มความพร้อมที่จะให้บริการจัดส่งได้ตลอดเวลาตามความต้องการของผู้ใช้บริการ

9. ประชาสัมพันธ์และดำเนินการเกี่ยวกับ Closing time ให้เป็นแรงจูงใจในการใช้บริการ

10. เพิ่มความเร็วในการเดินทางเพื่อให้ระยะเวลาในการเดินทางเร็วขึ้น (Transit time)

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

เมื่อแยกพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการบริการจากกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ *One-way Anova* ได้ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหามีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบริการที่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบัง ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. เดินทางตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา
2. มีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง
3. ปรับภาพลักษณ์ให้เป็นแบบองค์กรธุรกิจ (Business Units) เพื่อให้การบริการดำเนินไปอย่างรวดเร็ว และเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินทาง

สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบริการที่สายเรือผู้รับขนสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. เดินทางตามกำหนดเวลาที่แน่นอน ลดอุบัติเหตุ เพื่อการตรงต่อเวลา
2. เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เช่น การเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถ
3. เพิ่มความเร็วในการเดินรถเพื่อให้ระยะเวลาในการเดินรถเร็วขึ้น (Transit time)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการแก้ไขปัญหาด้านบริการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ให้คะแนนความคิดเห็นสูงสุด 3 อันดับแรก คือ

1. มีหน่วยงานรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง
2. สร้างวัฒนธรรมในการบริการให้แก่พนักงานในด้านบริการ (Service Mind) เพื่อความประทับใจในคุณภาพการบริการ
3. สร้างแรงจูงใจในการใช้บริการด้านราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขนตู้เปล่า

ผลการศึกษาแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟจากการสัมภาษณ์

นอกจากแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟที่ได้จากแบบสอบถามในการเก็บรวบรวมกับกลุ่มตัวอย่างแล้วผู้ศึกษาได้ขอความอนุเคราะห์จากผู้บริหารและเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วยการสัมภาษณ์แบบ

เจาะลึกเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหามาจากประเด็นปัญหาที่พบ เพื่อได้แนวทางการแก้ไขปัญหาเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1.1 ปัญหาระบบทางเดี่ยวทำให้เวลาในการขนส่งล่าช้า แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ การก่อสร้างระบบทางคู่จากสถานีชุมทางละเซิงเทรา-แหลมฉบังเป็นระยะทาง 78 กิโลเมตรอย่างเร่งด่วนภายในปีงบประมาณ 2550 นี้ เพื่อลดปัญหาเรื่องเวลารอรถบรรทุกอื่น

1.2 ปัญหารถจักรเก่ามีประสิทธิภาพในการขนส่งน้อย แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ ซ่อมแซมหรือจัดซื้อรถจักรและรถโถกั๊บบรรทุกผู้สินค้าที่มีประสิทธิภาพด้วยแนวทางต่างๆ เช่น

- ทบทวนแนวทางการจัดซื้อรถจักรและรถโถกั๊บบรรทุกผู้สินค้าด้วยการเปิดประมูลทั่วไปเหมือนแนวทางในการจัดซื้อจัดจ้างที่ผ่านมา
- การร่วมลงทุนกับภาคเอกชนด้วยการให้ภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนโดยรัฐให้สัมปทานในการใช้ทางเช่นเดียวกับการบริหาร ICD ลาดกระบัง

2. ด้านการบริหารจัดการ

2.1 ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง(Mode) ไปยังระบบอื่น เช่น เรือหรือรถยนต์ แก้ปัญหาด้วยการนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ เช่น การใช้ GPS และระบบคอมพิวเตอร์เพื่อตรวจสอบสถานะของผู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานในการขนส่งสามารถวางแผนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการนี้สามารถจัดทำได้โดยขอความร่วมมือจากกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ เพื่อขอบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถโดยตรงเพื่อวางแผนในการปฏิบัติงานร่วมกัน

2.2 ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบังล่าช้า แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ การนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ เช่น การนำอินทราเน็ต (Intranet) เข้ามาใช้ประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในICD ลาดกระบัง ซึ่งจัดทำได้โดยขอความร่วมมือจากกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ ในการวางระบบ

2.3 ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า แนวทางการแก้ไขปัญหา สามารถทำได้เช่นเดียวกับปัญหาการประสานงานที่ ICD ลาดกระบังคือ เช่น การนำอินทราเน็ต (Intranet) เข้ามาใช้ประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ซึ่งจัดทำได้โดยขอความร่วมมือจากกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ ในการวางระบบ หรืออาจมีการเชื่อมต่อระบบกับหน่วยงานใน ICD ลาดกระบังด้วย

2.4 ปัญหาข้อมูลสารสนเทศไม่เพียงพอและล่าช้า แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามามีใช้ในการปฏิบัติงานและการทำเว็บไซต์ของหน่วยงาน เพื่อให้บริการข้อมูลได้ตลอดเวลาและวางระบบในเว็บไซต์ให้สามารถโต้ตอบระหว่างหน่วยงานและผู้ใช้บริการได้

2.5 ปัญหาถูกระเบียบเกี่ยวกับพิธีศุลกากรแนวทางการแก้ไขปัญหาคือ ลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรให้มีความกระชับ ยืดหยุ่นมากขึ้น สามารถทำได้โดย จัดตั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรที่ทำหน้าที่แบบการบริการจุดเดียว (One stop Services) เพื่อลดขั้นตอนเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร ซึ่งแนวทางนี้เป็นแนวทางที่ตรงกับการศึกษาจากผู้ใช้บริการทั้ง 3 กลุ่ม ที่มีความเห็นว่าการมีบริการแบบจุดเดียวเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร

3. ด้านการบริการ

3.1 ปัญหาขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ แนวทางการแก้ไขปัญหาคือ

- เร่งก่อสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราไปยังแหลมฉบังให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อลดปัญหาการรอรถ และส่งผลให้สามารถจัดตารางและเพิ่มเที่ยวในการเดินรถได้
- ปรับเปลี่ยนระบบการบริหารจัดการแนวทางในการเดินรถในส่วนของสถานีหัวตะเข้และสถานีแหลมฉบังให้เป็นเส้นทางรถเดินขบวนรถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ให้มีลักษณะการเดินรถแบบไปและกลับทันที โดยที่ขบวนรถไม่ต้องเข้าไปถึง ICD ลาดกระบังและท่าเรือ แต่จะมีรถจักรทั้งจากสถานีต้นทางคือ ICD ลาดกระบังและสถานีปลายทางคือ ท่าเรือแหลมฉบัง เดินรถมารับและส่งขบวนรถเข้าไปยังสถานีต้นทางและปลายทางเอง ซึ่งการบริหารจัดการวิธีนี้จะสามารถเพิ่มเที่ยวในการเดินรถและสามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ประสิทธิภาพ

ของพนักงานขับรถจักรจะสูงขึ้นเนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอยกขน แต่สามารถเดินรถไปและกลับได้ทันที

3.2 ปัญหาความตรงต่อเวลา มีแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นในปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานคือ หากมีการซ่อมแซมหรือปรับปรุงรางใหม่ จะส่งผลให้อุบัติเหตุในการเดินรถน้อยลง หรือการทำให้ระบบทางคู่ทำให้ลดปัญหาการรอรถขบวนอื่น ดังนั้นการเดินรถจะมีความคล่องตัวและเดินรถได้ตรงตามกำหนดเวลาที่ตั้งไว้

3.3 ปัญหาภาพลักษณ์แบบระบบราชการทำให้ผู้ใช้บริการบ่นเรื่องใจและขั้นตอนซ้ำซ้อน ไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร แนวทางในการแก้ไขปัญหาคือ การจัดตั้งหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เพื่อปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพเพราะเป็นหน่วยงานในการบริการลูกค้า รวมถึงจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานให้มีใจในการบริการ

3.4 ปัญหาการประกันภัยสินค้าและความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่ง แนวทางในการแก้ไขปัญหาคือ การจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการจัดส่งที่สามารถติดต่อได้โดยตรง

อภิปรายผลการศึกษา

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1. จากผลการศึกษาในครั้งนี้ที่พบว่า ปัญหาสำคัญที่กลุ่มตัวอย่างพบคือ ปัญหาขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ เนื่องจากในปัจจุบันมีรถจักร GEA 6 คัน รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บคท.) 240 คัน หรือ 8 ชุด ใช้หมุนเวียนไม่ครบทั้ง 240 คัน เนื่องจากมีรถโบกี้บรรทุกตู้ครบวาระหรือชำรุด เข้าซ่อมและไม่สามารถจัดหารถเข้ามาทดแทนให้ได้ครบตามแผน ทำให้เสียโอกาสในการเพิ่มปริมาณในการขนส่ง โดยกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ได้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี เป็นกลุ่มที่พบปัญหามากที่สุดในทุกด้าน เพื่อแก้ไขปัญหานี้การรถไฟฯ ได้มีการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าระยะแรกจำนวน 112 คัน และรถจักร 7 คัน วงเงินงบประมาณ 903.46 ล้านบาท (รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า

273.46 ล้านบาท รถจักร 630 ล้านบาท) เพื่อการรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางสายตะวันออก (Inland Container Depot : ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง) แต่ในปัจจุบันพบว่าโครงการดังกล่าวยังมีความล่าช้า เนื่องจากเป็นวิธีการจัดซื้อแบบข้อตกลงแลกเปลี่ยนสินค้าด้วยวิธีระบบหักบัญชี (Account Trade) ซึ่งผู้แทนรัฐบาลไทยและอินโดนีเซีย ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงไว้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2545 จนถึงปัจจุบันปี พ.ศ.2549 โครงการจัดซื้อรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าดังกล่าว ยังไม่ได้รับสินค้า ดังนั้น รัฐบาลและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรจะดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อรองรับทางคู่จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราไปยังแหลมฉบังที่กำลังจะเปิดดำเนินการ

2. จากปัญหาความล่าช้าที่พบจากการเดินขบวนรถไฟจาก ICD ลาดกระบังไปยังแหลมฉบัง พบว่า เกิดจากปัญหาการรอกเหล็กในเส้นทางที่เป็นทางเดี่ยว เมื่อพิจารณาถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาพบว่า ในปัจจุบันรัฐบาลกำลังดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา – ศรีราชา-แหลมฉบัง (ระยะทาง 78 กม.) เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอยู่แล้ว โดยโครงการก่อสร้างทางคู่เป็นแผนงาน/โครงการเร่งด่วน (Quick-Win Projects) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ดังนั้นรัฐบาลจึงควรเร่งก่อสร้างทางคู่เส้นทางดังกล่าวให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาที่ตั้งไว้เพื่อให้สามารถเดินขบวนรถไฟได้รวดเร็วมากขึ้น

3. สำหรับผลการศึกษาที่พบว่าในปัจจุบันขีดความสามารถของ ICD ลาดกระบังในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ทำให้การบริการมีความหนาแน่น จากปัญหาดังกล่าว รัฐบาลได้มีโครงการก่อสร้าง ICD ลาดกระบังแห่งที่ 2 จะมีผลให้การรถไฟสามารถรองรับปริมาณการขนส่งเพิ่มจากปีละ 400,000 ทีอียู (Twenty foot Equivalent Unit : ทีอียู) ในปัจจุบันเป็นปีละ 800,000 ทีอียู รวมทั้งก่อสร้างย่านเพื่อรองรับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในภูมิภาค เพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้าจากลักษณะเหมาคัน (Car Load) มาเป็นลักษณะ Unit Train หรือ Block Train แต่ในปัจจุบันกลับพบว่า โครงการดังกล่าวยังไม่มีความก้าวหน้าเท่าที่ควร ในขณะที่เศรษฐกิจและการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศมีสูงขึ้น ดังนั้นหากโครงการก่อสร้าง ICD ลาดกระบัง แห่งที่ 2 ยังไม่มีการดำเนินการขยายขีดความสามารถ เพื่อรองรับสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในอนาคตระบบการขนส่งสินค้าจะพบกับปัญหาความไม่สมดุลย์และพบกับความยุ่งยากในการบริหารจัดการ

4. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของ ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังที่ กลุ่มตัวอย่างกล่าวถึง คือ ปัญหาพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน แม้กลุ่มตัวอย่างจะให้น้ำหนักต่อปัญหานี้ไม่มากนัก หากไม่มีการเตรียมการล่วงหน้าจะทำให้เกิดปัญหาใหญ่ตามมาอย่างแน่นอน จากการค้นคว้าทางด้านเอกสาร พบว่า ปัญหา Truck Terminal ตรงข้าม ICD ลาดกระบังที่ยังไม่ได้ใช้งาน เต็มรูปแบบเท่าที่ควร รวมถึงการพัฒนา ICD ลาดกระบัง ระยะที่สองเพื่อบรรเทาปัญหาความแออัดของ ICD ลาดกระบังโครงการแรกและรองรับการขยายตัวของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้สอดคล้องกับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 เช่นเดียวกันกับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังที่ในอนาคตจะต้องรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่จะผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 7 ล้าน ทีอียู ในปี พ.ศ.2557 ซึ่งปัญหาดังกล่าว ได้มีโครงการและแนวทางในการแก้ไขแล้ว โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดให้โครงการการพัฒนา ICD ลาดกระบัง ระยะที่สองเป็นโครงการเร่งด่วน (Quick-Win Projects) 1 ใน 20 โครงการ แต่ในปัจจุบันยังไม่พบความก้าวหน้าเท่าที่ควร ซึ่งหากปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไข ประเทศไทยจะสามารถยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการที่ช่องทางการค้าและพัฒนาช่องทางการค้าที่มีศักยภาพเป็นเครือข่ายระดับสากล (Global Destination Network) ได้ ซึ่งตรงกับแนวทางในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีมาตรฐานสากล และมุ่งสู่การเป็นท่าเรือระดับโลก (World Class Seaport) ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอนาคต เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

ด้านการบริหารจัดการ

1. จากปัญหาการดำเนินการในระบบราชการเป็นไปตามลำดับขั้นการบังคับบัญชา ระเบียบและข้อบังคับ ขั้นตอนในการบริหารจัดการข้อมูลที่ซ้ำซ้อน การปฏิบัติงานมีขั้นตอนยุ่งยาก ต้องประสานงานกันจากหลายฝ่าย ทำให้เกิดความล่าช้า ลำดับและขั้นตอนในการพิจารณาโครงการในแต่ละโครงการมีความยาวนาน จากโครงสร้างขององค์กรที่มีลักษณะการบริหารแบบรวมศูนย์ (Centralization) เป็นการบริหารที่มีระเบียบกฎเกณฑ์มาก (Formalization) และเป็นการบริหารองค์กรที่มีโครงสร้างซับซ้อน (Complexity) มีลักษณะของระบบราชการ (Bureaucracy) ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขปัญหา คือ การทำให้โครงสร้างขององค์กรมีจำนวนชั้นการบังคับบัญชาลดน้อยลง ให้เป็นองค์กรที่มีโครงสร้างแนวนอน (Horizontal Organization) และการนำแนวคิดการเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เข้ามาใช้ในองค์กร เพื่อความคล่องตัวและเป็นอิสระในการ

ตัดสินใจ โดยจัดตั้งหน่วยธุรกิจนี้อาจจัดทำเป็นโครงการนำร่องในหน่วยงานรัฐที่มีการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์ เช่น การบริหารจัดการ ICD ลาดกระบัง เป็นต้น

2. จากผลการศึกษาที่พบว่า ปัญหาการนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการมีน้อย ทำให้ข้อมูลที่ใช้บริการได้รับช้าจากกำหนดการ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการปฏิบัติงานได้ช้า ระบบข้อมูลไม่สามารถสนับสนุนการทำงานของผู้ใช้บริการ โดยข้อมูลที่ได้ไม่ตรงหรือไม่มีรายละเอียด เกิดปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่นและปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง ปัญหาที่สำคัญ พบว่าสถานะการเคลื่อนย้ายสินค้าของ Freight forwarder ต้องรายงานผ่านตัวแทนเรือกรมศุลกากรจึงทำให้ขบวนการขนส่งมีความล่าช้า ไม่มีระบบข้อมูลสารสนเทศ เพื่อให้การเชื่อมโยง ข้อมูลระหว่าง Port , Customs และ Operators ซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ได้ผลักดันการเชื่อมต่อข้อมูลเนื่องจากระบบ Single Window Entry (ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ) โดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม มีการเชื่อมโยงข้อมูลต่อเนื่องตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน (ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สนับสนุนการร่วมมือของสถาบันและธุรกิจภาคเอกชนในรูปแบบที่เหมาะสม เช่น Logistics Groups/Council เพื่อเป็นแกนในการประสานเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐ และการแผนงานการจัดทำฐานข้อมูลที่สามารถเชื่อมโยงกับทุกระดับ หรือการเชื่อมโยงเทคโนโลยีสารสนเทศกับโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ จากแนวทางดังกล่าวนี้จะทำให้ปัญหาด้านการบริหารจัดการที่เกิดกับผู้ใช้บริการลดลงได้ เกิดความสะดวกรวดเร็ว อย่างเช่นในประเทศสิงคโปร์ที่มีการพัฒนาระบบจัดข้อมูลเป็นแบบ Cluster ซึ่งสามารถทำธุรกรรมต่าง ๆ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ แต่ในปัจจุบัน พบว่า ยังไม่มีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างชัดเจน ดังนั้นหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟ ซึ่งจัดได้ว่าเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่สุดรูปแบบหนึ่งในระบบโลจิสติกส์ไทย มีความจำเป็นจะต้องศึกษาแนวทางการพัฒนาและนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการดำเนินการให้มีประสิทธิภาพ

3. ผลการศึกษาที่พบว่า ปัญหาที่เกิดจากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งผ่านทางรถไฟไปยังรูปแบบอื่น จากปัญหาดังกล่าวควรนำการเชื่อมโยงระหว่างรถไฟกับระบบขนส่งอื่น

(Joint Service) อย่างเหมาะสม โดยนำกลยุทธ์การร่วมลงทุน (Joint Venture) กับคู่แข่งหรือกับพันธมิตรทางกลยุทธ์ (Strategic Partner) เช่น จากที่เคยเห็นว่าการรูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านทางรถยนต์เป็นคู่แข่งกับการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ ให้ดำเนินการวางแผนหาแนวทางร่วมกันในการขนส่ง โดยทำการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์อย่างต่อเนื่องกัน ซึ่งเป็นแนวคิดที่ตรงกับกิจการรถไฟญี่ปุ่นที่มีการสร้างทางใหม่และการปรับปรุงเส้นทางเป็นภาระของรัฐบาลญี่ปุ่นซึ่งดำเนินการโดยผ่าน Japan Railway Corporation (JRCC) โดยผู้ที่นำขบวนรถเข้ามาเดินบนเส้นทางของ JRCC ต้องชำระค่าใช้ทางในอัตราต่ำกว่าต้นทุน และในปัจจุบันประเทศไทยได้รับการสนับสนุนของรัฐบาลโดยการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Logistics Master Plan) เพื่อรองรับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ ที่มีกฎหมาย Multimodal Transport Operator (MTO) เพื่อสร้างความชัดเจนในเรื่องของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องให้เป็นมาตรฐานสากล

ด้านบริการ

1. จากผลการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่ขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ พบว่า ในปัจจุบันได้รับความสะดวกและพึงพอใจในด้านการบริหารจัดการของการรถไฟเนื่องจากกฎระเบียบต่างๆ มีความยืดหยุ่นมากขึ้น มีจุดบริการ ณ จุดบริการเดียว (One Stop Service) ซึ่งเป็นการนำแนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการบริการ (Service Quality) เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ จึงนับได้ว่าการพัฒนาบริการของ ICD ลาดกระบังมีการบริหารจัดการด้านบริการที่มีความเป็นหน่วยธุรกิจมากขึ้น

2. จากผลการศึกษาปัญหาด้านการบริการ พบว่า ภาพลักษณ์และวัฒนธรรมองค์กรแบบราชการทำให้การบริการไม่สามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าได้ ขาดความมั่นใจในการรับบริการ เนื่องจากบริการเป็นสิ่งที่ไม่สามารถจับต้องได้ (Intangibles) เป็นการติดต่อกันระหว่างผู้ให้บริการกับลูกค้าในทันทีที่ลูกค้ามีความต้องการที่จะใช้บริการนั้น ๆ (Inseparability) การบริการมีความไม่แน่นอน (Variability) ในการบริการแต่ละครั้งจะไม่เหมือนกัน โดยขึ้นอยู่กับว่าผู้ให้บริการเป็นใคร ให้บริการที่ไหน เมื่อไรและให้บริการอย่างไร และการบริการไม่สามารถเก็บไว้ได้ (Perish ability) (ศิริวรรณ เสรีรัตน์, 2541) โดยคุณภาพการบริการนั้นจะต้องมาจากบุคลากรที่มีคุณภาพ (Quality requires quality partners) ส่งมอบให้ผู้ให้บริการต้องอาศัยเครือข่ายการสร้างคุณค่า (Value chain) แต่ข้าราชการและบุคลากรในองค์กรยังขาดการสร้างจิตสำนึกในการบริการที่ดี นโยบายการประสานกันของหน่วยงานยังไม่ชัดเจน ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ดังนั้นควรพัฒนาทักษะและจิตสำนึกของข้าราชการในสำนักงานในการเป็นผู้มีใจในการให้บริการที่ดี

(Service-mind) ให้มีความจริงใจและซื่อสัตย์ในการให้บริการ มีใจรักในองค์กรและมุ่งมั่นที่จะร่วมกันพัฒนาองค์กรให้ปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพในการบริการ เนื่องจากคุณภาพการบริการทำให้เกิดความพึงพอใจ และความพึงพอใจมีความสำคัญต่อองค์กรที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการบริการสาธารณะอย่างมากในการเพิ่มฐานลูกค้าใหม่และรักษาลูกค้าเดิมไว้

3. ในส่วนของปัญหาความสัมพันธ์กับลูกค้ายังเป็นแบบราชการ และข้อมูลสารสนเทศที่ไม่เพียงพอ ข้อมูลที่ได้รับไม่ทันสมัย ค่าเช่า จากปัญหาดังกล่าวการนำแนวคิดเรื่องการตลาดเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (Relationship Marketing Concept) ซึ่งมีอยู่ 5 ระดับคือ (1) ระดับพื้นฐาน (Basic) เป็นการศึกษาในเรื่องของการสูญเสียลูกค้า เช่น การหาเหตุผลที่หลังจากลูกค้าไม่กลับมาซื้อบริการอีกในครั้งต่อไป อาจเนื่องจากองค์กรไม่ติดต่อกับลูกค้า (2) มีปฏิกิริยาตอบ (Reactive) หลังจากลูกค้าใช้บริการแล้ว ลูกค้าที่มีปัญหาในการใช้ จะติดต่อไปที่องค์กรเพื่อขอคำปรึกษา หากลูกค้าติเตียนหรือต้องการได้รับบริการเพิ่มเติมก็ให้แจ้งที่หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงได้ทันที (3) ติดตามลูกค้า (Accountable) เป็นการที่บริษัทติดต่อเพื่อถามถึงบริการว่าสามารถบริการตรงตามความต้องการของลูกค้าหรือไม่ และมีสิ่งใดที่ควรแก้ไขปรับปรุง (4) ความขยันติดต่อกับลูกค้า(Proactive) หากองค์กรติดต่อกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อจะได้รับรู้ว่าองค์กรควรปรับปรุงบริการใดให้ตรงกับความต้องการ (5) การมีส่วนร่วมจากลูกค้า (Partnership) เป็นการรับฟังคำแนะนำที่ลูกค้าเสนอเข้ามาแล้วองค์กรก็แก้ไขปัญหาร่วมกับลูกค้า จากหลักการดังกล่าวจะสามารถแก้ไขปัญหานี้และสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้าได้โดยการจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อกับลูกค้าโดยตรง หรือ Call Center เพื่อให้บริการลูกค้าได้ในทุก ๆ ด้าน ซึ่งในปัจจุบันยังไม่พบโครงการหรือแผนการจัดตั้งหน่วยงานนี้

4. จากผลการศึกษาที่พบปัญหาด้านการตลาด เนื่องจากเป็นองค์กรที่ถูกจัดตั้งขึ้นมาเพื่อบริการเชิงสังคม มีวัตถุประสงค์เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์แก่สาธารณะชน การกำหนดราคาจึงขึ้นอยู่กับรัฐบาล จึงทำให้ประสบกับปัญหาขาดทุนและไม่สามารถนำเม็ดเงินมาลงทุนเพื่อสร้างบริการที่ดีได้ หากมีการจัดตั้งหน่วยธุรกิจ (Business Unit) และจัดหาโดยการร่วมลงทุนกับคู่แข่งหรือกับพันธมิตรทางธุรกิจ (Business Partner) จะส่งผลให้องค์กรมีแนวคิดในการบริหารจัดการด้านการบริการเป็นแบบธุรกิจมากขึ้น (Businesslike) ซึ่งจะช่วยให้กิจการรถไฟในส่วนของ การขนส่งสินค้าเป็นกิจการเชิงพาณิชย์ ส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสร้างความสามารถในการแข่งขันในระดับประเทศได้ ตัวอย่างเช่น การรถไฟของอิตาลีและการรถไฟเนเธอร์แลนด์ซึ่ง

ถูกแปลงสภาพเป็นบริษัทที่เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แล้ว แต่ยังคงควบคุมค่าโดยสารและการปิดเส้นทาง/สถานีโดยรัฐบาลอยู่

ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยโดยใช้สถิติ

One-way Anova

1. จากผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบผู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟระหว่างกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พบว่า กลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี เป็นกลุ่มที่พบปัญหามากที่สุด ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ปัญหาด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาด้านการบริหารจัดการ และปัญหาด้านการบริการ เนื่องจากกลุ่มผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี ถือได้ว่าเป็นผู้ให้และจัดเตรียมบริการให้แก่กลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงทำให้ประสบปัญหาจากการดำเนินการมากที่สุด

2. จากการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบผู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านโครงสร้างพื้นฐานเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มตัวอย่างทั้ง 3 กลุ่มพบว่ามีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาด้านจำนวนและประสิทธิภาพของรถจักร และปัญหาเกี่ยวกับรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ซึ่งเป็นปัญหาที่แตกต่างกันมากที่สุดในความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง โดยกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี เป็นผู้พบกับปัญหานี้มากที่สุด ดังนั้นหากมีการจัดซื้อรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าตามโครงการที่รัฐบาลได้อนุมัติไว้ จะส่งผลให้ปัญหานี้เกิดขึ้นแก่ผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี น้อยลง

3. จากการวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบผู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านบริหารจัดการของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีความแตกต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี พบปัญหาด้านบริหารจัดการมากที่สุด รองมาคือกลุ่มสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตามลำดับ ซึ่งปัญหาที่พบความแตกต่างมากที่สุดคือ ปัญหาด้านการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น ปัญหาระยะเวลาของสัญญา ปัญหาการประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในท่าเรือแหลมฉบังล่าช้า และปัญหาการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ เป็นปัญหาที่แตกต่างกันในความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง จากปัญหาดังกล่าว แนวทางการแก้ไขปัญหอาจทำได้โดยการ

เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างระบบการขนส่งทางรถไฟกับระบบขนส่งอื่นอย่างเหมาะสม โดยนำกลยุทธ์การร่วมลงทุนกับคู่แข่งหรือกับพันธมิตรทางกลยุทธ์ (Strategic Partner) พัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านทางรถยนต์ รถไฟและเรือ ให้ดำเนินการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์อย่างต่อเนื่องกันเป็นระบบ

4. จากการวิเคราะห์ปัญหาที่ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟด้านบริการของกลุ่มตัวอย่าง พบว่ามีความแตกต่างกัน โดยกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ICD ลาดกระบังทั้ง 6 สถานี พบปัญหาด้านบริการมากที่สุด ซึ่งได้แก่ปัญหาด้านความตรงต่อเวลา ปัญหาขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ เป็นปัญหาที่แตกต่างกันในความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง จากปัญหาดังกล่าว มีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหานับตั้งแต่โครงสร้างพื้นฐานคือการดำเนินการก่อสร้างทางคู่เส้นทางสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ไปยังแหลมฉบังให้แล้วเสร็จ เพื่อลดปัญหาการรอรถบรรทุก ประกอบกับการดำเนินการตามโครงการจัดซื้อรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งที่มีไม่เพียงพอต่อความต้องการของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในครั้งนี้

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พบในการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟของกลุ่มตัวอย่าง มากที่สุดคือ ความล่าช้าที่เกิดจากระบบทางเดี่ยว ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เร่งด่วนที่สุดคือ การก่อสร้างระบบทางคู่จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา-แหลมฉบังเป็นระยะทาง 78 กิโลเมตร ภายในปีงบประมาณ 2550 นี้ เพื่อลดปัญหาดังกล่าว

2. ปัญหาความล่าช้าที่เกิดจากประสิทธิภาพในการขนส่งเนื่องจากมีรถจักรเก่าการใช้งานนาน เมื่อเกิดปัญหาเสียดระหว่างทางขบวนรถจะล่าช้ามาก ไม่ตรงต่อเวลาและปัญหาด้านการยกขนที่เกิดจากรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้ารองรับน้ำหนักไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้ขาดความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานแนวทางแก้ไขปัญหาคือ เร่งรัดโครงการจัดซื้อรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าด้วยวิธีระบบหักบัญชี (Account

Trade) ตามโครงการที่ได้รับอนุมัติจากมติคณะรัฐมนตรีนับตั้งแต่ปี พ.ศ.2545หรืออาจทำการทบทวน แนวทางการจัดซื้อด้วยวิธีการเปิดประมูลทั่วไป

3. ปัญหาพื้นที่ยกขนตู้ข้างรางที่ ICD ลาดกระบ้งและท่าเรือแหลมฉบังไม่เพียงพอ ซึ่งแนวทางการแก้ไขคือ การจัดการการเดินรถที่สถานีต้นทาง – ปลายทาง โดยสนับสนุนให้มีการปรับกระบวนการยกขนให้เอื้ออำนวยต่อผู้ใช้บริการ เช่น จัดขบวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าสำหรับยกขนให้ตรงกับผู้รับสัมปทานแต่ละสถานี หรือแจ้งหมายเลขรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าแก่ผู้ใช้บริการล่วงหน้า เพื่อให้ผู้ใช้บริการวางแผนการทำงาน ซึ่งจะทำให้ระยะเวลาในการยกขนน้อยลง

4. จากผลการศึกษา พบว่า ปัญหา พื้นที่ให้บริการของICD ลาดกระบ้งไม่เพียงพอ ต่อปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าในแนวทางการแก้ไขปัญหาของการรถไฟฯ คือ เร่ง ทบทวนโครงการICD ลาดกระบ้งระยะที่สอง เพื่อแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น

ด้านการบริหารจัดการ

1. ปัญหาการขนย้ายเมื่อเปลี่ยนระบบการขนส่ง (Mode) ไปยังระบบอื่น แนวทางการแก้ปัญหาโดยการนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ เช่น การใช้ GPS และระบบคอมพิวเตอร์เพื่อตรวจสอบสถานะของตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานในการขนส่งสามารถวางแผนการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการนำนวัตกรรมทางด้านเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการนี้สามารถจัดทำได้โดยขอความร่วมมือจากกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ เพื่อขอบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถโดยตรงเพื่อวางแผนในการปฏิบัติงานร่วมกัน

2. จากการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟด้านการบริหารจัดการ พบว่า เป็นปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการประสานงาน เนื่องจากการบริหารจัดการมีความซ้ำซ้อน มีขั้นตอนยุ่งยากต้องประสานงานกันจากหลายฝ่าย ลำดับและขั้นตอนในการพิจารณาโครงการในแต่ละโครงการมีความยาวนาน มีการเปลี่ยนผู้บริหารและบุคลากรบ่อยเมื่อเกิดปัญหากับผู้ใช้บริการไม่มีหน่วยงานในการรับผิดชอบที่ชัดเจน ดังนั้นควรจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการกำกับดูแลการบริหารจัดการ โดยตรง เพื่อให้ลำดับขั้นในการตัดสินใจลดลง เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน และแสดงความรับผิดชอบอย่างชัดเจนเมื่อเกิดปัญหาและนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ เช่น การนำอินทราเน็ต (Intranet) เข้ามาใช้ประสานงานระหว่างหน่วยงานภายใน

ICD ลาดกระบัง ซึ่งจัดทำได้โดยขอความร่วมมือจากกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ ในการวางระบบ

3. การบริหารจัดการด้านข้อมูลยังไม่มี ความชัดเจน เอกสารต่าง ๆ รวมถึงข้อมูลของรถไฟกับผู้ใช้บริการยังไม่ได้ นำระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้ มีขั้นตอนในการบริหารจัดการข้อมูลที่ซ้ำซ้อน ผู้ใช้บริการต้องทำเอกสารหลายครั้ง ทำให้เกิดความผิดพลาดได้ งานด้านเอกสารมีขั้นตอนยุ่งยากต้องประสานงานกันจากหลายฝ่าย ดังนั้นควรนำเทคโนโลยีสารสนเทศและวิทยาการที่ทันสมัยเหมาะสมกับองค์กรเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการ จัดตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดูแลด้านข้อมูลสารสนเทศโดยตรง โดยนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงานและการทำเว็บไซต์ของหน่วยงาน เพื่อให้บริการข้อมูลได้ตลอดเวลาและวางระบบในเว็บไซต์ให้สามารถโต้ตอบระหว่างหน่วยงานและผู้ใช้บริการได้

4. จากผลการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่ขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ พบว่า ในปัจจุบันได้รับความสะดวกในด้านต่างๆ เนื่องจากการบริหารจัดการด้านกฎระเบียบ พิธีการศุลกากร และสารสนเทศ ได้มีการปรับปรุงให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น การบริหารจัดการเน้นการบริการ เช่น การมีจุดบริการที่สามารถรับบริการหลาย ๆ อย่างพร้อมกันได้ ณ จุดบริการเดียว (One Stop Service) ซึ่งแนวทางดังกล่าวเป็นแนวทางทางด้านคุณภาพการบริการที่จะทำให้เกิดความพึงพอใจแก่ลูกค้า ดังนั้นจึงควรนำหลักการบริหารจัดการในข้ออื่น ๆ เข้ามาใช้ด้วย เช่น การนำแนวคิดเรื่องการรักษาลูกค้ามาใช้ เป็นต้น

ด้านการบริการ

1. ปัญหาขีดความสามารถในการขนส่งไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ แนวทางในการแก้ไขปัญหาคือการก่อสร้างและจัดซื้อโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อการให้บริการ ซึ่งได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งมีขั้นตอนและระยะเวลาในการอนุมัติจากรัฐบาล แต่แนวทางในการเพิ่มขีดความสามารถในการเดินรถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถจัดทำได้ที่คือการปรับเปลี่ยนระบบการบริหารจัดการแนวทางในการเดินรถขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์จากสถานีหัวตะเข้และสถานีแหลมฉบังให้เดินรถแบบไปและกลับทันที โดยที่ขบวนรถไม่ต้องเข้าไปถึง ICD ลาดกระบังและท่าเรือ แต่ตัดขบวนรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าไว้ จากนั้นให้รถจักรที่อยู่จากสถานีต้นทางคือ ICD ลาดกระบังและสถานีปลายทางคือ ท่าเรือแหลมฉบัง เดินรถมารับและส่งขบวนรถเข้าและออกไปยังสถานีต้นทางและปลายทางเอง ซึ่งการบริหารจัดการวิธีนี้จะสามารถเพิ่ม

เกี่ยวกับการเดินรถและสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของทรัพยากรที่มีอยู่ เช่น รถจักรที่มีประสิทธิภาพต่ำให้เป็นรถจักรที่ลากระหว่าง ICD ลาดกระบังกับหัวตะเข้และสถานีแหลมฉบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากมีระยะทางสั้น ส่วนรถจักรที่มีประสิทธิภาพสูงให้เดินรถไปและกลับสถานีหัวตะเข้ไปยังแหลมฉบัง นอกจากนั้นยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของพนักงานขับรถให้สูงขึ้นอีกด้วย

2. ปัญหาการตรงต่อเวลา ต้องเริ่มแก้ไขปัญหาจากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานก่อนคือ ซ่อมแซมหรือปรับปรุงรางใหม่ จะส่งผลให้อุปสรรคในการเดินรถน้อยลง หรือการทำให้ระบบทางคู่ทำให้ลดปัญหาการรอลิกรถขบวนอื่น ซึ่งจะส่งผลให้การเดินรถขนส่งผู้คอนเทนเนอร์จะมีความคล่องตัวและเดินรถได้ตรงตามกำหนดเวลาที่ตั้งไว้

3. ภาพลักษณ์ขององค์กรแบบระบบราชการ ที่มีความล่าช้า มีระเบียบขั้นตอนในการบริหารที่ยุกยักซับซ้อน วัฒนธรรมองค์การแบบราชการทำให้การบริการไม่สามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าได้ เนื่องจากข้าราชการและบุคลากรในองค์การยังขาดการสร้างจิตสำนึกในการบริการที่ดี ดังนั้นควรจัดตั้งให้เป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) เพื่อปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ เพราะเป็นหน่วยงานในการบริการลูกค้า รวมถึงจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานให้มีใจในการบริการ นำแนวคิดเรื่องคุณภาพบริการ (Service Quality) และแนวคิดเรื่องการตลาดเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า (Relationship Marketing Concept) เข้ามาใช้ในองค์กรและควรมีการฝึกอบรมสร้างจิตสำนึกในการบริการที่ดี (Service-Mind) นอกจากนั้นควรมีสูนย์บริการลูกค้า (Call Center) เพื่อให้บริการข้อมูลได้ทุกวันและเวลา เพื่อสร้างความพึงพอใจและความสัมพันธ์กับลูกค้า

4. จากผลการศึกษา พบว่า ปัญหาด้านบริการเรื่องความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคาและอัตราค่าใช้บริการในกรณีขลุ่ยเปล่า ดังนั้นแนวทางการแก้ไขปัญหาคือ การนำแนวทางทางการตลาดเข้ามาใช้เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ใช้บริการหันมาใช้บริการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟมากขึ้น เช่น การปรับลดอัตราค่าระวางเมื่อมีการเหมาจ่ายทั้งขาไปและขากลับ หรือการปรับลดค่าระวางเมื่อผู้คอนเทนเนอร์นั้นเป็นขลุ่ยเปล่า

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยในครั้งต่อไป

1. ทำการศึกษาปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟเส้นทางสถานี ICD ลาดกระบัง ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ในอนาคต เมื่อระบบทางคู่และการจัดซื้อรถจักรและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าแล้วเสร็จ ซึ่งจะส่งผลให้ขีดความสามารถในการเดินรถมีขีดความสามารถสูงขึ้น แต่โครงสร้างพื้นฐานด้านอื่น ๆ เช่น พื้นที่ให้บริการของ ICD ลาดกระบัง และการจราจรระหว่างสถานี ICD ลาดกระบังถึงสถานีหัวตะเข้ และสถานีแหลมฉบัง ไปยังท่าเรือ ซึ่งมีลักษณะเป็นคอขวด จะสามารถรองรับการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่

2. ศึกษาระบบการค้าทั้งภายในและต่างประเทศในอนาคตว่าจะส่งผลกระทบต่อบทบาทของ ICD ที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือไม่ เช่น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีต่างๆ การเจรจาการค้าในระดับทวิภาคี/พหุภาคี การผลักราคาขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบังให้ผู้ใช้บริการและการผ่อนปรนกฎระเบียบของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น หากมีผลกระทบเกิดขึ้น บทบาทของ ICD ควรจะปรับเปลี่ยนไปในทิศทางใด ทั้ง ICD ลาดกระบังและ ICD อื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อจะได้นำมาเป็นแนวทางในการปรับยุทธศาสตร์การขนส่งของประเทศให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ในอนาคต

3. การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาวิเคราะห์ที่มีลักษณะแบบเจาะลึกในด้านปัญหาและแนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าจาก ICD ลาดกระบังไปยังแหลมฉบังผ่านทางรถไฟแต่เพียงอย่างเดียว ในครั้งต่อไปควรทำการศึกษาเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าสินค้าผ่านทางรถยนต์ด้วย

4. การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาจากความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพียงเท่านั้น ในการศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาเปรียบเทียบกับนโยบายที่สามารถปฏิบัติตามนโยบายนั้นได้มากน้อยตรงกับความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างไร

5. การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งผลการศึกษารายใหญ่เป็นปัญหาเกี่ยวกับการ

เดินรถทั้งสิ้น ในครั้งต่อไปควรทำการศึกษาปัญหาการยกขนและการขนส่งภายใน ICD ลาดกระบัง และทำเรือแหลมฉบังอย่างเจาะลึก เพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่แท้จริง

6. จากการศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังแต่เพียงอย่างเดียว ควรศึกษาปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟจาก ICD ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบังเปรียบเทียบกับ ICD สถานีอื่น ๆ ด้วย



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, ศลิษา ภมรสติติย์และจักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. 2544.

การจัดการโลจิสติกส์. กรุงเทพฯ : แมคกรอฮิล อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เอ็นเตอร์ไพรส์.

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ และสุมาลี อแคงบุญ. 2533. **การบริหารท่าเรือ.** กรุงเทพมหานคร : สถาบัน
ธุรกิจพาณิชยน์นาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

การต่างประเทศ,กระทรวง. 2546. **แผนงานพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง.** กรุงเทพมหานคร :
กระทรวงต่างประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2549. **รายงานประจำปี 2549.** กรุงเทพมหานคร : การรถไฟ
แห่งประเทศไทย.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. **กฎหมายที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ .** ม.ป.ป. .
(เอกสารโรเนียว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย. **การระดมความคิดปรับโครงสร้าง .** ม.ป.ป. . (เอกสารโรเนียว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย. **โครงการจัดทำแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ.
2545-2549) .** ม.ป.ป. . (เอกสารโรเนียว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย. **ปัญหาการรถไฟแห่งประเทศไทย (พ.ศ.2545-2549) .** ม.ป.ป. .
(เอกสารโรเนียว)

ถาวร จุณนานนท์. 2534. **บทบาทท่าเรือในการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ.** กรุงเทพมหานคร :
วิทยาลัยการป้องกันราชอาณาจักร.

ประพนธ์ โกสินทร์พาณิชย์. 2546. การศึกษาวิเคราะห์การบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยในช่วง
24 พฤศจิกายน พ.ศ.2541 - 24 พฤศจิกายน พ.ศ.2544. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ปรียะดา ศรีจันทร์อินทร์. 2540. ทำเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาค
ตะวันออก. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์,

ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์. 2548. นิตยสารการทำเรือ ฉบับที่ 473 สิงหาคม-กันยายน 2548.
กรุงเทพมหานคร : การทำเรือแห่งประเทศไทย

วาสนา แพทยานนท์. ม.ป.ป.. ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการของการทำเรือแห่งประเทศไทย.
แหล่งที่มา www.tri.chula.ac.th/twwwroot/journal/05.doc

วิสุทธิ ศรีสุพรรณ. 2542. กิจการรถไฟ : ทางเลือกความอยู่รอด. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย,สถาบัน. 2536. รายงานฉบับสมบูรณ์ การศึกษาและจัดทำแผน
แม่บทพัฒนากิจการรถไฟระยะยาว. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา
ประเทศไทย

วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย,สถาบัน. 2542. **Short - Term Financial Strategy Development
Project** รายงานฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพมหานคร: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

อังสนา ศรีศิริ. 2543. การแปรรูปการรถไฟแห่งประเทศไทย. ภาคนิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ภาษาอังกฤษ

Bower Sox, D'J', Daugherty, P.J., Drougue, C.L., Rogers, D.S. and Ward low. D.L. (1989),
Leading Edge Logistics : Competitive Positioning for the 1990s, Oak, Brook, IL, The
Council of Logistics Management.

Bower Sox, D'J', Mentzer, J.T. and Speh, T.W. (1995), "**Logistics Lleverage**". Journal of
Business Strategies. 12 : 36-49

Crego, Schiffrin P. D., and Albrecht F. K. 1995. **Customer-Centered Reengineering**. New
York : IRWIN Professional Publishing.

Data Monitor. 2005. **Road & Rail in Asia Pacific**. Available at <http://www.ebscohost.com>

European Logistics. "**U.K. government will invest in intermodal improvements**". Logistics
Managment & Distribution Report. Available at <http://www.ebscohost.com>

Francis M. Vanek and Ronald I. Smith. 2004. "**Prospects for Rail Freight from Peripheral
Regions : The Case of North-East Scotland and Grampian Country Foods**".
International Journal of Logistics Research and Applications. Vol. 7, No. 1, March, 2004,
pp59-71 .Available at <http://www.ebscohost.com>

Lambert, D.M. and Stock, J.R. (1993), **Strategies Logistics Management**, Boston, MA, Irwin.

Mark Robinson and Phil Mortimer. 2004. **Urban Freight and Rail : The State of the
Art**. Available at <http://www.ebscohost.com>

Mentzer, J.T. and Khan, K.B. (1995), "**A framework for logistics Research**", Journal of
Business Logistics 16, 1: 231-251

Michigan State University Global Logistics Research Team, (1995), **World Class Logistics : the Challenge of Managing Continuous Change**, Oak Brook, IL, The Council of Logistics Management.

Osborne , D. and T. Gaebler . 1992 . **Reinventing Government : How The Entrepreneurial Spirit is Transforming The Public Sector**. United State of America : Addison – Wesley Publishing Company .

Paul Needham. 2002. "**Logistics is now for railroads**". JoC WEEK, July 15-21, 2002, pp 26-27. Available at <http://www.ebscohost.com>

Phil Ireland, et al. 2004. "**The Canadian Pacific Railway Transforms Operations by Using Models to Deelop Its Operating Plans**". Interface Vol. 34, No 1, Jan-Feb 2004, pp 5-14. Available at <http://www.ebscohost.com>

Porter, M.E. (1980), "**Competitive Strategy : Techniques for Analyzing industries and competitors**", New York, NY, The Free Press : 49-50

Ron Kopicki, Louis S. Thompson. 1997. **Best Methods of Rail way Restructuring and Privatization**. CFS Discussion Paper Series, Number 11 : The World Bank.

Ruhe Xie. 2002. "**Migration of railway freight transport from command economy to market economy : the case of China**". Transport Reviews Vol. 22, No 2, 2002, pp 159-177. Available at <http://www.ebscohost.com>

Stalk, G., Evans, P. and Shulman, L. (1992), "**Competing on capabilities : the new rules of corporate strategy**", Harvard Business Review 70, 2 : 57-68

Stalk, J.R. (1990), "**Logistics thought and practice : a perspective**", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management 20, 4 : 3-6

Stalk, J.R. (1995), "**Advancing logistics research and thought through the borrowing of theories from other disciplines : some old ideas whose time have come**", San Diego, CA, in the Proceedings of the Twenty Fourth Annual Transportation and Logistics Educators Conference :181-215

William C. Vantuono. 2005. "**Twenty-five years after Staggers : New challenges, huge opportunities**". Midyear Report. Available at <http://www.ebscohost.com>

สืบค้นจากเว็บไซต์

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2548. (<http://www.thairailway.go.th>)

ท่าเรือแหลมฉบัง. 2549. (<http://www.laemchabang.com>)

รัฐบาลไทย. 2548 . (<http://www.thaigov.go.th>)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง : ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ
: เส้นทางสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบ้ง - ท่าเรือแหลมฉบัง

จดหมายนำ

แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมข้อมูลประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “**ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ : เส้นทางสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบ้ง - ท่าเรือแหลมฉบัง**” ในการศึกษาระดับปริญญาโท การจัดการด้านโลจิสติกส์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในการนี้ผู้วิจัยใคร่ขอความร่วมมือจากท่านตอบแบบสัมภาษณ์ชุดนี้ตามความเป็นจริง เพื่อนำผลที่ได้ไปพัฒนาองค์ความรู้สืบต่อไป

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์มา ณ โอกาสนี้
ด้วย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
(นายธงชัย เจริญสวัสดิ์)
นักศึกษามบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายละเอียดเกี่ยวกับ “โครงสร้างพื้นฐาน” ในการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ

(ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น จิตความสามารถในการขนส่ง จำนวนรถจักรและตู้ขบวน
สินค้า ระบบรางและการจราจร และตารางเวลาการเดินรถ เป็นต้น)

1. ภาพรวมของ “โครงสร้างพื้นฐาน” ในปัจจุบัน

.....
.....
.....
.....

2. S (Strength) จุดแข็ง

.....
.....
.....
.....

3. W (Weakness) จุดอ่อน

.....
.....
.....
.....

4. O (Opportunity) โอกาส

.....
.....
.....
.....

5. T (Threat) อุปสรรค

.....
.....
.....
.....

6. ปัญหาที่พบของ “โครงสร้างพื้นฐาน”

.....

.....

.....

.....

.....

7. แนวทางการแก้ไขปัญหา

.....

.....

.....

.....

.....

8. แนวโน้มในอนาคต

.....

.....

.....

.....

.....

9. ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายละเอียดเกี่ยวกับ “การบริหารจัดการ” ในการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ

(ด้านการบริหารจัดการ เช่น กฎระเบียบ พิธีศุลกากร และสารสนเทศ เป็นต้น)

1. ภาพรวมของ “การบริหารจัดการ” ในปัจจุบัน

.....
.....
.....
.....

2. S (Strength) จุดแข็ง

.....
.....
.....
.....

3. W (Weakness) จุดอ่อน

.....
.....
.....
.....

4. O (Opportunity) โอกาส

.....
.....
.....
.....

5. T (Threat) อุปสรรค

.....
.....
.....
.....

6. ปัญหาที่พบของ “การบริหารจัดการ”

.....

.....

.....

.....

.....

7. แนวทางการแก้ไขปัญหา

.....

.....

.....

.....

.....

8. แนวโน้มในอนาคต

.....

.....

.....

.....

.....

9. ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายละเอียดเกี่ยวกับ “การบริการ” ในการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ

(ด้านการบริการ เช่น ภาพลักษณ์ (Image) ด้านคุณภาพการขนส่ง (Quality) ด้านราคา (Price) ด้านเวลา (Time) และด้านความสัมพันธ์กับลูกค้า (Customer Relationship) เป็นต้น)

1. ภาพรวมของ “การบริการ” ในปัจจุบัน

.....
.....
.....
.....

2. S (Strength) จุดแข็ง

.....
.....
.....
.....
.....

3. W (Weakness) จุดอ่อน

.....
.....
.....
.....

4. O (Opportunity) โอกาส

.....
.....
.....
.....

5. T (Threat) อุปสรรค

.....
.....
.....
.....

6. ปัญหาที่พบของ “การบริการ”

.....

.....

.....

.....

.....

7. แนวทางการแก้ไขปัญหา

.....

.....

.....

.....

.....

8. แนวโน้มในอนาคต

.....

.....

.....

.....

.....

9. ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถาม

เรื่อง

**ปัญหาการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟ
: เส้นทางสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง**

คำชี้แจง : แบบสอบถามชุดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเพื่อการศึกษาของบัณฑิตวิทยาลัย สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ขอขอบพระคุณล่วงหน้าทีกรุณา
สละเวลาให้ความร่วมมือ

**ส่วนที่ 1 : แบบสอบถามในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง
ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง**

คำแนะนำ: โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หรือช่องที่กำหนดและเติมข้อความลงใน
ช่องว่างตามความเป็นจริง

1. ประเภทหน่วยงาน / บริษัท
- 1.1 () ผู้รับสัมปทานประกอบการที่สถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง
- 1.2 () สายเรือผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าทางทะเล
- 1.3 () ผู้บริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ

ชื่อ
บริษัท.....
ที่ตั้ง.....

โทรศัพท์ โทรสาร

ตำแหน่งงานของผู้ให้สัมภาษณ์

() ผู้บริหาร () เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติงาน

ชื่อตำแหน่ง

.....

หน่วยงาน

.....

ประสบการณ์ทำงาน.....ปี

3. ปัจจุบันบริษัทขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง –
แหลมฉบังด้วยพาหนะใด

() รถบรรทุกหัวลาก () รถไฟ () ทั้งสองอย่าง

4. ท่านขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถบรรทุกโดยลักษณะใด

() ขนส่งเอง () จ้างผู้อื่นขนส่ง () ทั้งสองอย่าง

5. บริษัทของท่านมีนโยบายกำหนดให้ลดเที่ยวเปล่าขาบรรทุกกลับหรือไม่

() มีนโยบายบังคับ () มีนโยบายยืดหยุ่นตามสถานการณ์

6. บริษัทของท่านมีปัญหาที่เกิดจากผู้ประกอบการรับขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ระหว่างสถานีบรรจุและ
แยกสินค้ากล่อง ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังหรือไม่

() มี (โปรดระบุปัญหาตามลำดับความสำคัญจากมากที่สุดไปน้อยที่สุด)

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

9.

10.

() ไม่มี

ข้อคำถาม	พบปัญหา น้อยที่สุด		พบปัญหา น้อย		พบปัญหา ปาน กลาง		พบปัญหา มาก		พบปัญหา มากที่สุด	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8. ไม่มีกรให้บริการนอกวันและเวลาทำการ ทำให้ ผู้ใช้บริการไม่ทราบข้อมูลที่ต้องการ โดยเฉพาะใน วันเสาร์ซึ่งถือเป็นช่วงที่มีการขนส่งสูง										
9. ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการ ให้บริการขนส่งมีน้อย										
10. การบริการของพนักงานและเจ้าหน้าที่มี วัฒนธรรมแบบระบบราชการ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการ ไม่ได้รับคุณภาพในการบริการ										

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อคำถาม	เห็นด้วย น้อยที่สุด		เห็นด้วย น้อย		เห็นด้วย ปาน กลาง		เห็นด้วย มาก		เห็นด้วย มากที่สุด	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
7. ประชาสัมพันธ์และดำเนินการเกี่ยวกับ Closing time ให้เป็นแรงจูงใจในการใช้บริการ										
8. จัดทำศูนย์บริการลูกค้า(Call Center)เพื่อให้บริการนอกวันและเวลาทำการ เพื่อให้ลูกค้าสามารถวางแผนหรือแก้ไขปัญหาในการขนส่งได้ทันเวลา										
9. ปรับกฎระเบียบให้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการมากขึ้น										
10. สร้างวัฒนธรรมในการบริการให้แก่พนักงานในด้านบริการ (Service Mind) เพื่อความประทับใจในคุณภาพการบริการ										

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายธงชัย เจริญสวัสดิ์ เกิดเมื่อวันที่ 15 กันยายน พ.ศ.2509 ที่กรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาการตลาด จากมหาวิทยาลัยรามคำแหง ในปี พ.ศ.2532 และเริ่มเข้าสู่วงการโลจิสติกส์ โดยทำงานให้ฝ่ายปฏิบัติการสายเรือผู้รับขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ เมื่อปี พ.ศ.2534 ประจำที่ ICD การรถไฟฯย่านสินค้าพลโยธิน จากนั้นได้ย้ายมาประจำที่ ICD การรถไฟฯลาดกระบังตั้งตั้งแต่ปี พ.ศ.2540-2548 รวมประสบการณ์ในการให้บริการขนส่งสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟทั้งหมด 15 ปี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย