



## บทที่ 1

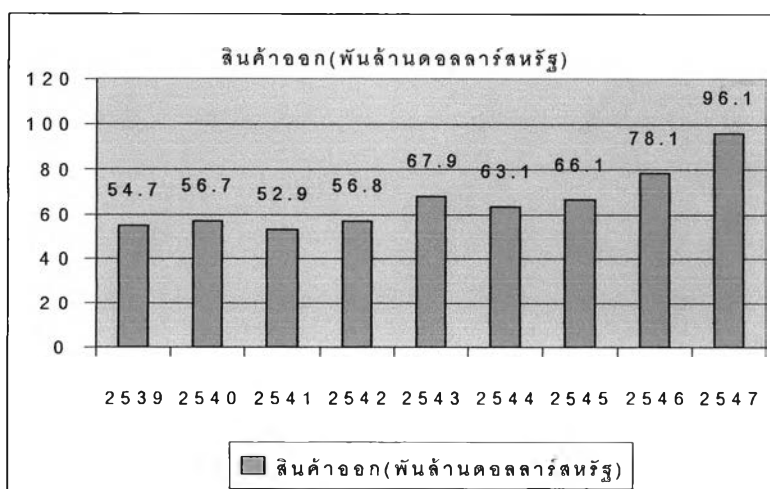
### บทนำ

ในบทนี้ จะกล่าวถึงความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา ซึ่งแสดงให้เห็นถึงมูลเหตุในการศึกษา กล่าวถึงวัตถุประสงค์และกรอบแนวความคิดในการศึกษา เพื่อระบุถึงความต้องการที่ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาในเรื่องใดบ้าง ซึ่งจะทำให้สามารถดำเนินตามแนวทางได้ถูกต้องตามกรอบแนวความคิด กล่าวถึงขอบเขตในการศึกษา เพื่อให้สามารถระบุได้ว่าในการศึกษาค้างนี้มุ่งศึกษาสิ่งใด มีการอธิบายนิยามศัพท์เพื่อให้ผู้ที่อ่านงานวิจัยในครั้งนี้ได้ทราบถึงความหมายของคำศัพท์ตามแนวทางที่ผู้ศึกษาได้ศึกษา และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัยในครั้งนี้

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ภาวะเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของไทยที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเปิดการค้าเสรี โดยรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมและกระตุ้นการส่งออก รวมถึงนโยบายส่งเสริมกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศ ทำให้การปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2539 ปริมาณการส่งออกมีมูลค่า 54.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จนถึงปัจจุบันพ.ศ.2547 ปริมาณการส่งออกที่มีมูลค่าสูงถึง 96.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (ดูภาพประกอบที่ 1) เมื่อพิจารณาแล้วพบว่ามูลค่าการส่งออกมีอัตราการเจริญเติบโตถึงร้อยละ 75.69 ภายในระยะเวลาเพียง 8 ปี

### ภาพประกอบที่ 1.1 มูลค่าการส่งออกในช่วงปี พ.ศ.2539-2547



ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2548.

จากภาวะทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศทำให้อัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกเพิ่มขึ้น ส่งผลให้การขนส่งสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามด้วย เนื่องจากปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้ามีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นในปี พ.ศ.2523 การขนส่งทางทะเลของไทยจึงขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการเร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจ มีการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นจำนวนมาก แต่เดิมประเทศไทยมีท่าเรือหลักเพียง 1 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งอยู่ในการกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจดำเนินการขนส่งทางทะเล มีการขนถ่ายสินค้าประเภทต่าง ๆ รวมถึงการดำเนินการบรรจุสินค้า งานด้านการขนย้ายสินค้า ตลอดจนงานด้านจัดเรียงและจัดเก็บสินค้า ทั้งขาเข้าและขาออกในเขตท่าเรือ (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2546 : บทนำ) ดังนั้นสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือ พิธีการศุลกากร การบรรจุและการแยกสินค้า รวมไปถึงการบรรจุ การขนถ่ายและการขนส่งสินค้าที่ทำเรือกรุงเทพฯ จึงเกิดปัญหาความล่าช้า ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศไม่ตรงตามกำหนดเวลาที่ตั้งไว้ นอกจากนั้นท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือแม่น้ำที่มีร่องน้ำตื้นและแคบไม่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ได้ (Mother Ship) เรือเหล่านี้ลงจอดเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงเรือขนาดเล็ก (Feeder Ship) ที่สิงคโปร์แล้วส่งต่อมายังท่าเรือกรุงเทพฯ (ระหัดร, 2548)

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงมีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีการเปลี่ยนแปลงการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ให้มีการไหลเวียนเข้าออกของสินค้าอย่างรวดเร็ว (บิสิเนสไทย, 2002 : 1) เพื่อกระบวนกรขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ต้องมีการวางแผนการจัดการระบบขนส่งให้เหมาะสมและนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสูงสุด เพื่อนำไปสู่ความคล่องตัวสำหรับการขนส่งสินค้า การตรวจสอบและนับจำนวนของสินค้าที่ผ่านเข้า - ออกประเทศ ให้ทันต่อการขนส่ง ไปยังลูกค้าปลายทาง (telecom journal, ฉบับวันที่ 6 มิถุนายน 2547) นอกจากการบริหารจัดการด้านการขนส่งที่เน้น ความถูกต้อง ความรวดเร็วตรงเวลา ต้นทุนต่ำ เรื่องของอุปกรณ์ในการจัดการ เครื่องมือก็เป็นสิ่งจำเป็น ในระบบของการขนส่ง ดังนั้นการจัดการข้อมูล จะต้องเน้นการเชื่อมต่อกันของข้อมูลในทุกกระบวนการอย่างเป็นระบบ (บิสิเนสไทย, 2545) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีการค้าระดับโลก

ในปี พ.ศ.2532 รัฐบาลไทยจึงมีความคิดสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อแก้ปัญหานี้ จากการศึกษาของ NEDECO-Netherlands และ JICA-Japan ทำให้รัฐบาลมีการกำหนดให้จังหวัดชลบุรีเป็นที่ทำการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกบริเวณแหลมฉบัง ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังนั้นต่างจากท่าเรืออื่นๆ ทั่วโลก เพราะมิได้ถูกวางแผนก่อสร้างเพื่อขยายหรือแบ่งปริมาณสินค้าจากท่าเรือหลักของ

ประเทศ แต่ท่าเรือแหลมฉบังถูกกำหนดให้เป็นท่าเรือหลักอันดับหนึ่งของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพฯ (ระหัตถ์, 2548)

เมื่อท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังเปิดดำเนินการ รัฐบาลจึงวางแผนโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากึ่งรถ (ICD) ที่ลาดกระบัง เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านเข้าออกทางท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง และได้มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการ (<http://www.thaigov.go.th>) จากนั้นโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากึ่งรถ (ICD) ที่ลาดกระบังได้เริ่มขึ้นโดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA) ได้ให้ความช่วยเหลือแก่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (สพอ.) ในการศึกษาความเหมาะสมระบบการขนส่งสินค้ากึ่งรถสำหรับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง จากผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น JICA ได้เสนอให้มีการจัดตั้ง ICD ที่เขตลาดกระบัง พร้อมกับเสนอให้รัฐบาลลงทุนในปัจจุบันพื้นฐานและให้ภาคเอกชนเป็นผู้ประกอบการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังและประกอบการที่ ICD ด้วย (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2546)

เมื่อคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในหลักการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการ ICD ลาดกระบัง เมื่อวันที่ 19 กันยายน พ.ศ.2532 โครงการ ICD ลาดกระบังดำเนินงานแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2534 มีวัตถุประสงค์ของโครงการในการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากึ่งรถ (Inland Container Depot หรือ ICD) เพื่อให้บริการแก่สินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากึ่งรถเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยบริษัทเอกชนซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 6 บริษัทได้รับสัมปทานประกอบการที่ ICD ลาดกระบังประจำสถานีทั้ง 6 และจะหมดอายุสัมปทานในวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ.2549 นี้

จากบันทึกข้อความของการรถไฟแห่งประเทศไทยนับตั้งแต่ปีพ.ศ.2539 ถึงปีพ.ศ.2548 พบว่า สัดส่วนในการขนส่งสินค้ามีอัตราการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟลดลงจากที่มีสัดส่วนการขนส่งโดยทางรถไฟสูงสุดร้อยละ 59.8 ในปี พ.ศ.2542 และต่ำสุดร้อยละ 24.8 ในปีพ.ศ.2545 จนถึงปัจจุบัน พ.ศ.2548 การขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟมีสัดส่วนการขนส่งร้อยละ 32.4 (บันทึกข้อความการรถไฟแห่งประเทศไทย, 2539-2548)

### ตารางที่ 1.1

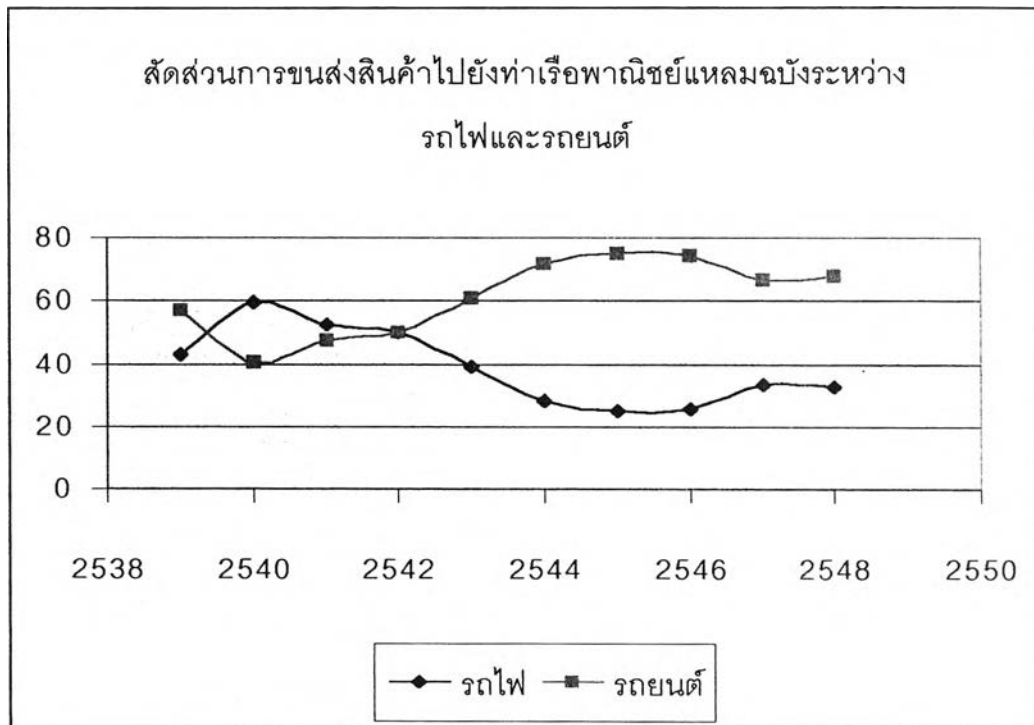
แสดงสัดส่วนการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังระหว่างรถไฟและรถยนต์

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

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2539-2548.

จากตารางที่ 1.1 พบว่าในปี พ.ศ.2539 ซึ่งเป็นปีเริ่มต้นสัมปทานของภาคเอกชนมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างรถไฟและรถยนต์แบ่งเป็นร้อยละ 42.8 และ 57.2 ตามลำดับ ต่อมาในปี พ.ศ.2540 สัดส่วนการขนส่งสินค้าโดยรถไฟมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 59.8 ซึ่งมากกว่าการขนส่งสินค้าโดยรถยนต์ที่มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 40.2 จากนั้นสัดส่วนการขนส่งสินค้าโดยรถไฟยังคงมากกว่ารถยนต์จนถึงปี พ.ศ.2542 ที่สัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างรถไฟและรถยนต์แบ่งเป็นร้อยละ 50 เท่ากัน และหลังจากปี พ.ศ.2542 เป็นต้นมา สัดส่วนการขนส่งสินค้าโดยรถไฟกลับน้อยกว่ารถยนต์จนถึงปัจจุบัน (ดูภาพประกอบที่ 1.2)

ภาพประกอบที่ 1.2 สัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างรถไฟและรถยนต์ในช่วงปี พ.ศ.2539-2548



ที่มา : บันทึกข้อความ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2539-2548.

จากภาพประกอบที่ 1.2 จะเห็นได้ว่าเส้นกราฟที่แสดงสัดส่วนการขนส่งโดยรถไฟลดลงอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่สัดส่วนการขนส่งระหว่างรถไฟและรถยนต์เท่ากันในปี พ.ศ.2542 เป็นต้นมา เพราะการรถไฟไม่สามารถบริหารจัดการการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้ประกอบการ อาจเนื่องมาจากปัญหาที่เกิดขึ้นกับรถจักรดีเซลชำรุด อุบัติเหตุตุกราง ขาดการวางแผนการขนตู้สินค้าขึ้น-ลง รวมถึงขั้นตอนด้านเอกสาร ใบอนุญาตเคลื่อนย้ายตู้ตามระเบียบกรมศุลกากร เหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ผู้ประกอบการประสบกับปัญหาการรับ-ส่งสินค้าที่ล่าช้า ไม่ทันกำหนดเวลาที่ผู้ประกอบการตั้งไว้ จึงทำให้สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟลดลง (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2546)

จนกระทั่งในปี พ.ศ.2547 (ดูภาพประกอบที่ 1.2) เส้นกราฟที่แสดงสัดส่วนการขนส่งโดยรถไฟเพิ่มสูงขึ้นและเมื่อพิจารณาจากรายได้ของการรถไฟที่ได้รับจากการขนส่งและค่าสัมปทานในโครงการ ICD นี้ พบว่ามีอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 และร้อยละ 4.94 ตามลำดับ โดยราย

ได้จากการขนส่งในโครงการ ICD ประจำปีงบประมาณ 2547 มีรายได้ 294.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากรายได้ในปีงบประมาณ 2546 ซึ่งมีรายได้ 258.49 ล้านบาท และรายได้จากค่าสัมปทานของโครงการนี้ในปีงบประมาณ 2547 มีรายได้ 330.90 เพิ่มขึ้นจากรายได้ในปีงบประมาณ 2546 ซึ่งมีรายได้ 315.33 ล้านบาท (บันทึกข้อความ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2548) จะเห็นได้ว่าเมื่อสัดส่วนการขนส่งสินค้าโดยรถไฟมีอัตราเพิ่มมากขึ้นจะทำให้รายได้ของการรถไฟเพิ่มมากขึ้นตามด้วย

แต่อย่างไรก็ดีสถานการณ์การแข่งขันในปัจจุบันของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบังระหว่างรถไฟและรถยนต์รุนแรงขึ้น ในขณะที่ต้นทุนในการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟสูงขึ้น ผู้ประกอบการรถเทรลเลอร์ (หัวลากและหางพ่วง) มีการตัดราคาต่ำลงและรับสินค้าทั้งเที่ยวไปและกลับในปริมาณที่มากขึ้น (บันทึกข้อความ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2546)

จากแผนหลักการขนส่งของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2542-2549 ซึ่งใช้เป็นกรอบในการพัฒนาสาขาการขนส่งของประเทศ ในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 และ 9 ซึ่งต่อมาจากวิกฤตเศรษฐกิจ จึงได้มีการปรับปรุงและจัดทำเป็นแผนหลักการขนส่ง พ.ศ.2542-2549 รวมทั้งแผนปฏิบัติการ พ.ศ.2542-2549 ประกอบด้วยนโยบายที่สำคัญ ได้แก่ เน้นการเพิ่มความปลอดภัยในระบบการขนส่ง การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากระบบขนส่ง การเร่งพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่างๆ อย่างมีประสิทธิภาพ (Inter-modal Linkage) รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งในเชิงรุก เพื่อชี้้นำการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสม โดยข้อเสนอของแผนหลักการพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งชายฝั่ง สรุปได้ดังนี้

1.1 ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งทะเลของรัฐที่มีอยู่เดิม ซึ่งมีศักยภาพทั้งทางด้านความมั่นคงแข็งแรงของตัวท่าเรือ ประสิทธิภาพในการยกขนสินค้าและความพอเพียงของพื้นที่หลังท่า เช่น ลานพักสินค้าและโรงเก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เป็นท่าเรือสาธารณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งทะเลหลายรายสามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันได้

1.2 ดูแลรักษาและขุดลอกร่องน้ำเดินเรือและบริเวณจอดเรือทั้งท่าเรือชายฝั่งทะเลและท่าเรือลำน้ํา เพื่อให้สามารถใช้งานได้ตลอดเวลา รวมทั้งการปรับปรุงเครื่องหมายเดินเรือ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินเรือ

1.3 สนับสนุนให้มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เชื่อมโยงกับท่าเรือชายฝั่งทะเล รวมทั้งสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์ เป็นต้น

1.4 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาท่าเรือเอกชนที่มีอยู่เดิม ที่มีศักยภาพให้เป็นท่าเรือ Ro/Ro เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง

1.5 ศึกษาความเป็นไปได้ทั้งทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการลงทุนก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกของอ่าวไทย ตั้งแต่ประจวบคีรีขันธ์จนถึงเพชรบุรี เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบังในการส่งออกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

1.6 สนับสนุนให้มีการก่อสร้างท่าสำหรับให้บริการเรือท่องเที่ยวในโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 2 เนื่องจากปัจจุบันมีเรือท่องเที่ยวเข้ามาจอดเทียบท่าที่ท่า A4 ปีละหลายลำ ซึ่งสามารถนำเงินตราต่างประเทศเข้ามาในประเทศเป็นจำนวนมาก

1.7 สนับสนุนให้มีเรือชายฝั่งทะเลประจำเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ - ภาคใต้ตอนล่าง และแหลมฉบัง - ภาคใต้ตอนล่าง เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

1.8 สนับสนุนให้ภาคเอกชนลงทุนในการประกอบการเดินเรือ Ro/Ro Ferries ในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือในบริเวณภาคใต้ตอนบน เพื่อส่งเสริมการส่งออกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่ท่าเรือแหลมฉบัง

1.9 สนับสนุนให้เอกชนลงทุนในกิจการเดินเรือท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

1.10 จัดทำแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งชายฝั่งทะเล ทั้งในส่วนของท่าเรือ กองเรือบริการนอกท่า และการขนส่งเชื่อมโยง

ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นกิจการที่จัดอยู่ในประเภทสาธารณูปการที่มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเพื่อดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งทางรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งประชาชน รัฐ และองค์กร (การรถไฟแห่งประเทศไทย, ม.ป.ป.: 24) ที่มีต้นทุนในการดำเนินการที่สูง จำเป็นต้องปรับแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งในรูปแบบอื่นให้เป็นที่ไปตามกลไกตลาด เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ แต่เนื่องจากโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ใหญ่และสลับซับซ้อนทำให้การบริหารงานภายในล่าช้า ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบปัญหาภายในและขาดทุนตลอดมา ถือเป็นภาระทางเศรษฐกิจของรัฐบาล

นอกเหนือจากนั้น การขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งที่ดีวิธีหนึ่งเนื่องจากมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงานและมีผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งด้วยวิธีอื่น (ดังตารางที่ 1.2) ซึ่งประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกให้ความสำคัญ และได้มีการพัฒนาให้มี

ความสามารถในการแข่งขันกับการขนส่งประเภทอื่น ๆ ได้โดยมีการคิดค้นเทคโนโลยีหรือนวัตกรรม (Renovation) ใหม่ ๆ มีการใช้ทุนในการดำเนินการมากขึ้น (Capital Intensive) มีการบริหารด้านข้อมูลข่าวสารที่รวดเร็ว (Information and Communication Intensive) เพื่อตอบสนองต่อความพอใจและความต้องการของผู้ใช้บริการ (วิสุทธิ, 2542 : 59)

## ตารางที่ 1.2

แสดงผลเสียที่เกิดจากมลภาวะทางอากาศของรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ

(ต่อคนกิโลเมตร หรือ ตันกิโลเมตร)

รูปแบบการขนส่ง	Hansson/ Markham	Kageson/ T & E	Planco
รถยนต์	0.43-1.44	0.47-1.86	2.26
รถไฟ (ผู้โดยสาร)	1.03-1.71	0.5-0.71	1.48
รถไฟ (สินค้า)	0.17-0.37	0.08	0.13
เรือบิน	0.22	0.08	0.2
ทางเรือ	0.2	-	0.22

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อ่างในสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542 – 2549, 2542 : 2 –20

การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทาน ซึ่งรวมถึงเรื่องการวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียน และการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศ อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ปัญหาโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศไทย สามารถสรุปได้ 4 ประการคือ (จากการเข้าร่วมสัมมนาของคุณสุรพล วงศ์วัฒนโรจน์ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ในการสัมมนาเรื่อง "โลจิสติกส์กับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ" พฤศจิกายน 2547 ณ กรมการค้าต่างประเทศ)

ประการที่ 1 ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ สถานี Inland Container Depot (ICD) ไม่เพียงพอ ไม่สามารถรองรับการเชื่อมต่อระหว่าง Mode ได้ ขาดการส่งเสริมการขนส่งชายฝั่งและทางแม่น้ำ ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางรถไฟ ถนนเข้า/ออกท่าเรือแหลมฉบังแออัด ถนนทางเข้าสถานี ICD ขำรุด



ประการที่สอง คือ ปัญหาด้านกฎระเบียบมาตรการจำกัดน้ำหนัและความสูงของรถบรรทุกเป็น อุปสรรค กฎระเบียบทางศุลกากรไม่เอื้อต่อการทำธุรกิจ ขาดองค์กรรับผิดชอบด้านโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่มีเรือของตนเอง ไม่ได้รับยกเว้น VAT ขาดกฎหมายส่งเสริม Logistics Service Providers

ประการที่สาม คือ ปัญหาด้านบุคลากร ได้แก่ การขาดกำลังคนด้านโลจิสติกส์ บุคลากรระดับบริหารขาดความรู้/เข้าใจแบบองค์รวม ขาดหลักสูตรอบรมวิชาชีพที่ได้มาตรฐาน ขาดการจัดทำระบบมาตรฐานคุณวุฒิวิชาชีพ และยังคงเป็นการปฏิบัติงานแบบราชการ ซึ่งขาดทัศนคติ ค่านิยมและแนวทางในการปฏิบัติงานเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ

ประการสุดท้ายคือ ขาดองค์ความรู้ด้าน Strategic Benefit ของ IT โดยเฉพาะ SMEs ขาดนโยบายสนับสนุนแก่ IT Service Providers ขาดหน่วยงานกลางที่รับผิดชอบด้านการจัดทำฐานข้อมูล ไม่มีมาตรฐานการสร้างข้อมูลและฐานข้อมูลระดับชาติ และขาดการเชื่อมโยงกับทุกระดับ โครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงด้าน IT ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ

ในส่วนของ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ จะเป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดซัพพลายเชนเข้มแข็ง ซึ่งจะส่งผลดีต่อการทำธุรกรรมทางการค้าทั้งในและต่างประเทศเพราะนอกจากจะช่วยลดต้นทุนแล้วยังช่วยขยายโอกาสทางการค้า และสร้างบรรยากาศทางการค้าที่ดีได้อีกด้วย ดังนั้นการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการ ส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่าง สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (Inland Container Depot หรือ ICD) กับท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพ จะทำให้ทราบถึงแนวทางสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจด้านการส่งออกให้มีความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจมีความรวดเร็วในการส่งสินค้าได้ตรงตามกำหนดเวลา ทำให้ประเทศมีรายได้จากมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้น และเป็นข้อมูลเบื้องต้นสำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อปรับปรุงแนวทางการบริหารจัดการการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทั้งในโครงการ ICD หรือโครงการในอนาคต ส่งผลให้การรถไฟมีรายได้มากขึ้น รัฐบาลจะมีภาระทางเศรษฐกิจน้อยลงและสามารถพัฒนาสาธารณูปการด้านอื่น ๆ ได้ดีขึ้น และสิ่งที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งคือการสนับสนุนให้มีการขนส่งทางรถไฟจะสามารถรักษาสิ่งแวดล้อม ส่งผลดีต่อสุขภาพและความปลอดภัยของประชาชน ลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศที่เกิดจากการปรับระบบการขนส่งจากรถบรรทุกมาเป็นการขนส่งทางรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเคลื่อนย้ายการขนส่งบนถนนซึ่งมีต้นทุนในการบริหารจัดการสูงกว่าการบริหารจัดการทางรถไฟ

การศึกษาในครั้งนี้จะทำการศึกษาวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง โดยจะทำการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาซึ่งประยุกต์มาจาก ปัญหาการจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ประกอบไปด้วย ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาด้านกฎระเบียบ ปัญหาด้านบุคลากร ปัญหาการขาดองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ จากนั้นจะทำการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ซึ่งจะนำไปสู่แนวทางการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบังต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยเรื่องการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์โดยรวมเพื่อศึกษาถึงสถานภาพและศักยภาพในการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อได้แนวทางในการกำหนดกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งทางรถไฟนี้ให้มากขึ้น โดยมีประเด็นต่างๆ ทำการศึกษา ดังนี้

1. เพื่อให้ทราบถึงกระบวนการดำเนินการและปัญหาต่างๆ ของการขนส่งโดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน
2. เพื่อให้ทราบความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบังที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหา ความพึงพอใจและแนวทางการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่าง สถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง
3. เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟโดยแบบจำลองสถานการณ์ (Simulation) การขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันกับสถานการณ์จำลองที่กำหนดขึ้น

## ขอบเขตของการวิจัย

1. ในการศึกษา การส่งเสริมการขนส่งผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ในครั้งนี้ ผู้ศึกษาจะทำการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยปัญหาและความพึงพอใจ จากนั้นนำมาจำแนกประเด็นที่สำคัญ 4 ประการ ซึ่งประยุกต์มาจาก ปัญหาการจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ประกอบไปด้วย การจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ ด้านบุคลากร และองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

2. การศึกษาในครั้งนี้จะทำการศึกษาจากแบบจำลองสถานการณ์ในการบริหารจัดการการขนส่งผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังที่สร้างขึ้นเปรียบเทียบกับประสิทธิภาพของแบบจำลองสถานการณ์ที่กำหนดขึ้นใหม่ โดยจะทำการศึกษาวิเคราะห์กระบวนการขนส่งผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟเฉพาะขาไปจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบัง โดยผ่านสถานีรถไฟรวม 6 สถานี

## ข้อตกลงเบื้องต้น

1. ในการสร้างแบบจำลองสถานการณ์ การขนส่งผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบัง ในปัจจุบัน เพื่อให้ทราบถึงปัญหาในกระบวนการในการขนส่งผู้สินค้า จะทำการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ทำการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากบันทึกข้อความของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยไม่นำปัจจัยแทรกซ้อน เช่น ปัญหารถไฟติดรางหรือรถจักรดีเซลชำรุด เป็นต้น มาเป็นปัจจัยในการวิเคราะห์กระบวนการขนส่ง

2. ในการสร้างแบบจำลองสถานการณ์ การขนส่งผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบัง ตามแนวทางการส่งเสริมการขนส่งผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ที่ได้จากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ ทำการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากตำรา งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่งและเอกสารที่ได้จากบันทึกข้อความของการรถไฟแห่งประเทศไทยประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากความคิดเห็นของผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่ง

ประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง ด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interviews) แล้วนำมาสร้างแบบจำลองสถานการณ์ตามแนวทางการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

### ข้อจำกัดของการวิจัย

1. ในการศึกษาการส่งเสริม การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบังในครั้งนี้ ได้ทำการศึกษาในช่วงปี พ.ศ.2548 และ พ.ศ.2549 ซึ่งเป็นช่วงปีที่มีการเปลี่ยนแปลงในส่วนของสัมปทานของผู้ประกอบการ ICD ทั้ง 6 สถานี

2. การสร้างแบบจำลองสถานการณ์การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบัง ในปัจจุบันและการสร้างแบบจำลองสถานการณ์การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบัง ตามแนวทางการส่งเสริม การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์นั้น เป็นเพียงการวิเคราะห์ทางโปรแกรมคอมพิวเตอร์ โดยไม่นำปัจจัยแทรกซ้อนที่อาจจะเกิดขึ้นในสถานการณ์จริงมาวิเคราะห์

### คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

"โครงการ ICD ลาดกระบัง" หมายถึง โครงการสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) เพื่อให้บริการแกสินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังผ่านการขนส่งทางรถไฟ โดยรัฐบาลลงทุนในปัจจุบันพื้นฐาน ให้ภาคเอกชนเป็นผู้ประกอบการและมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้กำกับดูแลโครงการ

"ผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง" หมายถึง ผู้ได้รับสัมปทานประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง ซึ่งประกอบไปด้วย 6 บริษัท ประจำสถานีทั้ง 6 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สถานี A บริษัท สยามชอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด

สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซีแหลมฉบัง จำกัด

สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด

สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด

สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด

สถานี F บริษัท เอ็น.วาย.เค. ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส จำกัด

“แบบจำลองสถานการณ์” หมายถึง ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่าง สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังเฉพาะเที่ยวขาไป

“ความล่าช้าของการขนส่ง” หมายถึง การขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังเกิน กว่าเวลาที่กำหนดไว้

“ระยะเวลาในการขนส่ง (Transit time)” หมายถึง ปริมาณช่วงเวลานับตั้งแต่เวลา ในการยกขนเสร็จสิ้นจากสถานี ICD ลาดกระบังจนกระทั่งเวลาที่การขนส่งถึงท่าเรือแหลมฉบัง

“ความตรงต่อเวลา” หมายถึง การขนส่งตู้สินค้าถึงท่าเรือแหลมฉบังภายในเวลาที่ กำหนด

“ความสะดวกในการขอรับบริการ” หมายถึง ขั้นตอนในการขอรับบริการเพื่อขนส่ง ตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังที่ไม่ซับซ้อน สามารถใช้บริการได้ตรงตามความต้องการของลูกค้า

“เงื่อนไขในการขอรับบริการ” หมายถึง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับในการขอ รับบริการ เพื่อขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

“ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับราคา” หมายถึง ความสามารถในการขอปรับราคาค่าธรรมเนียม หรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังจากเดิมที่กำหนดไว้

“ความยืดหยุ่นเกี่ยวกับน้ำหนักสินค้า” หมายถึง ความสามารถในการขอปรับลด หรือเพิ่มน้ำหนักการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังจากเดิมที่กำหนดไว้

“ความสามารถในการบรรทุกสินค้า” หมายถึง ปริมาณการรองรับน้ำหนักของตู้สินค้า ที่ทำการขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

“การยกขนหรือการขนถ่ายตู้สินค้า” หมายถึง กระบวนการนำตู้สินค้าขึ้นบนพาหนะที่จะทำการขนส่งไปยังสถานีแหลมฉบัง

“การใช้อำนวยต่อกระบวนการขนถ่าย” หมายถึง ความสะดวกในการนำเครื่องมือหรืออุปกรณ์ยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงพาหนะที่จะทำการขนส่งไปยังสถานีแหลมฉบัง

“การขนตู้สินค้าได้หลายขนาด” หมายถึง ความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าที่มีทั้งขนาด 20 TEU และ 40 TEU

“อัตราค่าบริการ” หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเรียกเก็บจากผู้ประกอบการ

“การให้สินเชื่อ (Credit)” หมายถึง การให้ผู้ประกอบการสามารถชำระค่าบริการที่เกิดจากการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้ช้ากว่ากำหนดวันที่ส่งตู้สินค้า

“ระยะเวลาของสัญญา” หมายถึง ข้อผูกมัดที่จัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องทำการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังเป็นช่วงระยะเวลาใดระยะเวลาหนึ่ง

“ปัญหาสุลกากร” หมายถึง ข้อผิดพลาดหรือความไม่ถูกต้องในกระบวนการสุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

“ความรับผิดชอบเมื่อเกิดปัญหา” หมายถึง การทดแทนหรือชดใช้เมื่อเกิดข้อผิดพลาดหรือความไม่ถูกต้องในกระบวนการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

“การรับประกันความเสียหาย” หมายถึง การยินยอมที่จะทดแทนตามมูลค่าของสินค้าเมื่อเกิดความเสียหายในการขนส่งสินค้าจากสถานี ICD ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง

“การใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ” หมายถึง การนำอุปกรณ์ทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ทันสมัยและสามารถอำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

“พิธีการศุลกากร” หมายถึงการดำเนินเกี่ยวกับเอกสารการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นไปตามระเบียบของกรมศุลกากร ซึ่งจะมีขั้นตอนการปฏิบัติหลายขั้น

“Closing time” หมายถึง การที่ผู้ส่งออกจะต้องนำตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าแล้วเรียบร้อยแล้วพร้อมปิดประตูตู้ด้วยซีลของสายเรือและศุลกากร ส่งคืนให้กับสายเรือเพื่อนำไปลงบรรทุกในระวางเรือ ถ้าหากว่าผู้ส่งออกไม่สามารถนำส่งตู้ที่บรรจุสินค้า คืนสายเรือได้ทัน ตามเวลาที่สายเรือแต่ละสายกำหนด ตู้ดังกล่าวก็จะไม่สามารถนำขึ้นเรือได้ ทำให้ส่งมอบให้กับลูกค้าที่ซื้อสินค้าไม่ทันตามกำหนด ดังนั้นตู้ดังกล่าวต้องรอไปกับเรือเที่ยวถัดไป สำหรับ Closing Time ของรถไฟกับรถบรรทุกจะไม่เท่ากัน รถไฟจะสามารถนำตู้ฯ มาคืนได้ก่อนเรือเทียบท่า 1 ชั่วโมง ส่วนรถบรรทุกต้องคืนตู้ก่อน 2 วัน

“ความโปร่งใสในการปฏิบัติงาน” หมายถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นผู้ให้บริการแก่ผู้มารับบริการ ด้วยความซื่อสัตย์ ง่ายใจ จริงใจ ยุติธรรม โปร่งใส พร้อมทั้งจะถูกรตรวจสอบได้เสมอ

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงกระบวนการดำเนินการและปัญหาต่างๆ ของการขนส่งโดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนการพัฒนาของระบบการขนส่งในอนาคต
2. ทำให้ทราบความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบังที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับปัญหา ความพึงพอใจและข้อเสนอแนะในการบริหารจัดการเพื่อส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาด

กระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อสร้างแรงจูงใจและความพึงพอใจให้ผู้ประกอบการให้ใช้บริการการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟมากขึ้น

3. ทำให้ทราบถึงปัญหาในการบริหารจัดการ การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังตามสถานการณ์จำลองในปัจจุบัน

4. ทำให้ทราบถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังตามสถานการณ์จำลองในที่กำหนดขึ้น เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการวางแผน แก้ไขและปรับปรุงแนวทางในการบริหารจัดการการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### วิธีดำเนินการวิจัย

1. ในการศึกษากระบวนการดำเนินการและปัญหาต่างๆ ของการขนส่ง ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันจะทำการศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากตำรา เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎีด้านการบริหารจัดการการขนส่ง ประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากความคิดเห็นของผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 4 ท่าน รวมถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง จำนวน 6 ท่านด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interviews) แล้วนำมาวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative Methodology) โดยใช้วิธีการเทียบเคียงเชิงตรรกะให้ตรงกับแนวคิด ทฤษฎีและแนวทางที่สามารถนำไปวางแผนการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบังได้จริง

2. การศึกษาครั้งนี้จะพิจารณามุ่งเน้นหาแนวทางในการส่งเสริมสนับสนุนให้มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ผ่านทางรถไฟ จะทำการศึกษาจากแบบจำลองสถานการณ์ในการบริหารจัดการการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังที่สร้างขึ้นเปรียบเทียบกับประสิทธิภาพของแบบจำลองสถานการณ์ที่กำหนดขึ้นใหม่ โดยประเด็นที่ศึกษาจะได้มาจากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากตำราเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่ง ประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิ ได้จะทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทน



เนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังด้วยโปรแกรม ARENA

3. ในการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบังที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้ง 6 สถานี เกี่ยวกับปัจจัยปัญหาและความพึงพอใจในการบริหารจัดการการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังเปรียบเทียบทั้งทางรถไฟและทางรถยนต์ ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Methodology) มีแบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการ โดยแบบสอบถามที่ได้มาจากการศึกษา ค้นคว้าจากตำรา รายงานการวิจัย หนังสือ วารสารด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ สื่อสิ่งพิมพ์ และฐานข้อมูลออนไลน์ รวมถึงการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS

#### ลำดับขั้นตอนในการเสนอผลการวิจัย

การนำเสนอผลการวิจัยในครั้งนี้ มีลำดับขั้นตอนการนำเสนอผลการวิจัย ดังนี้

1. ผลการศึกษากระบวนการดำเนินการและปัญหาต่างๆ ของการขนส่ง ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง จะนำเสนอผลการศึกษาในลักษณะการบรรยาย มีตารางและภาพประกอบการบรรยาย
2. ผลการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยปัญหาและความพึงพอใจ จะนำเสนอผลการศึกษาในลักษณะการบรรยาย มีตารางและภาพประกอบการบรรยาย
3. ผลการศึกษาจากแบบจำลองสถานการณ์ในการบริหารจัดการการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟระหว่างสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ที่สร้างขึ้นเปรียบเทียบกับประสิทธิภาพของแบบจำลองสถานการณ์ที่กำหนดขึ้นใหม่ จะนำเสนอผลการศึกษาในลักษณะการบรรยาย มีตารางและภาพประกอบการบรรยาย