

บทที่ 4

ผลการศึกษาโลจิสติกส์ในประเทศไทยและรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ ICD

ผลการศึกษาสถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยและรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ ICD จากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากตำรา เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่ง และข้อมูลปฐมภูมิที่ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากความคิดเห็นของผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 4 ท่าน รวมถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง จำนวน 6 ท่าน ด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยผลการศึกษาที่ได้มีดังนี้

1. สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน
2. รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ ICD
3. สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย
4. สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง
5. สรุปผลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและการนำไปประยุกต์ใช้

1. สถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

จากการศึกษาของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ต้นทุนของโลจิสติกส์โลกอยู่ที่ประมาณ 3.5 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ โดยประเทศในแถบยุโรปมีต้นทุนโลจิสติกส์ร้อยละ 7 ต่อ GDP อเมริกาเหนือ ร้อยละ 7 – 10 ประเทศแถบเอเชียแปซิฟิก ร้อยละ 11.6 สำหรับประเทศไทยการคำนวณค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับโลจิสติกส์เก็บข้อมูลได้ยาก คาดว่าน่าจะอยู่ประมาณร้อยละ 25 – 30 ของ GDP และจากการศึกษาของธนาคารโลกยังพบอีกว่า ต้นทุนการขนส่งทางเรือที่ลดลงร้อยละ 1 จะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งการค้าให้ผู้ส่งออกได้ถึงร้อยละ 5 – 8 และหากต้นทุนด้านโลจิสติกส์รวมลดลงร้อยละ 10 จะช่วยเพิ่มปริมาณการค้าได้มากถึงร้อยละ 20 ซึ่งแสดงให้เห็นความสัมพันธ์ของการขนส่งทางทะเลกับโลจิสติกส์ ที่ส่งผลถึงการลดต้นทุนในการประกอบธุรกิจ ทำให้ผู้ประกอบการทั้งหลายให้ความสนใจในการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2548)

แนวคิดการยกระดับไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง (Logistics hub) จึงมีการกำหนดยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถไทยในเวทีโลก ด้วยการสร้างมาตรฐานใหม่ทั้งในส่วนของบุคลากร เทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศให้ได้ เพื่อดึงรับการแข่งขันหลังจากข้อตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยและนานาประเทศ (Free Trade Agreement : FTA) (สมคิด, 2547) ในส่วนของเมกะโปรเจกต์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนารวมทั้งประเทศกว่า 8 แสนล้านบาท โดยมี "การรถไฟแห่งประเทศไทย" จะเป็นหน่วยงานที่ไต่งบประมาณในส่วนนี้ไปมากที่สุด ประมาณ 52,082 ล้านบาท โดยมีจุดมุ่งหมายของยุทธศาสตร์การยกระดับโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของไทยในเวทีโลก เพื่อมุ่งเน้นเรื่องการลงทุนขั้นต่ำวันละ 10,000-30,000 ล้านบาท จากนั้นจะทำการจัดระเบียบความพร้อมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางและศูนย์กลางกระจายสินค้า (hub & spoke) และประตูการขนส่งสู่อินโดจีน (gateway Indochina)

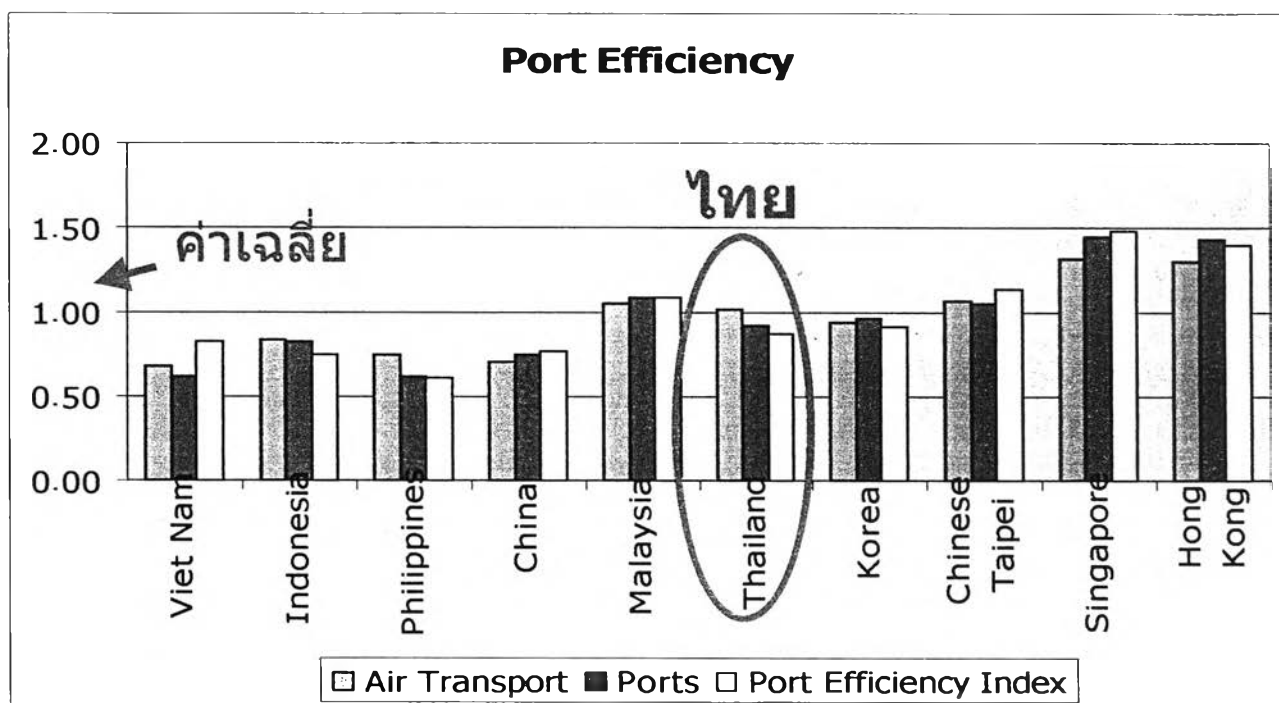
นอกจากนั้นในส่วนของยุทธศาสตร์เรื่อง "บริหารจัดการพลังงานและการใช้น้ำมัน" ในระบบขนส่ง ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้การส่งออกสินค้า (Export) เพิ่มมากขึ้นได้อย่างมีมาตรฐานจากยุทธศาสตร์การบริหารจัดการพลังงานและการใช้น้ำมันนี้เอง ต้องการอาศัยโครงการยกระดับโลจิสติกส์ ด้วยการพัฒนาโครงสร้างการรถไฟทั้งระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขบวนรถขนส่งสินค้าจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งจากเดิมหลายเท่า หากรถไฟมีหัวรถลาก ตู้ขบวน รางอย่างเพียงพอ และในปี.ศ. 2549 จะมีทางคู่เข้ามา ก็เท่ากับใช้งานคู่กันไปได้เต็มที่ การขนถ่ายและระบายสินค้ากระจายไปตามจุดต่างๆ จะยิ่งคล่องตัวขึ้น ซึ่งหากรัฐสามารถนำรถไฟมาใช้ในระบบโลจิสติกส์อย่างสมบูรณ์ สภาพคล่องในการขนส่งทางบกทั้งหมดจะตามมาด้วย ภายในปี พ.ศ.2549 คมนาคมจะควบคุมการขนส่งสินค้าผ่านรถบรรทุก จากปีละ 300,000 ตัน ให้เหลือเพียง 100,000 ตัน สินค้าส่วนที่เหลือจะให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนไปใช้บริการตู้รถไฟแทน โดยเฉพาะคลังสินค้าที่ใหญ่ที่สุดของรถไฟในกรุงเทพฯ บริเวณ "ICD ลาดกระบัง" จะใช้เงิน 6,066 ล้านบาท ขยายพื้นที่เฟส 2 ถนนทางเข้าได้ใช้เงิน 55 ล้านบาท ขยายให้กว้างพอ จะมีรางรถไฟคู่ตัดผ่านตรงกลางพื้นที่วางตู้สินค้า ซึ่งจะทำให้การขนถ่ายสินค้าสะดวกมากที่สุด ขณะเดียวกัน ก็ลดปริมาณรถบรรทุกเข้า-ออกลง ผลตามมาเป็นลูกโซ่คือ เมื่อรถบรรทุกจากทั่วประเทศเข้าสู่ลาดกระบังน้อยลง การจราจรบนถนนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลจะคล่องตัวขึ้น ถึงตอนนั้นการใช้น้ำมันจะน้อยตามลงมาที่สำคัญ ถ้าเปลี่ยนจากรถบรรทุกซึ่งใช้ถนน ใช้น้ำมันดีเซล มาขนโดยรถไฟซึ่งใช้น้ำมันเตาและระบบราง (สุริยะ, 2547)

ดัชนีวัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย (Trade Facilitation Index)

ประสิทธิภาพของ Ports (Port efficiency)

ประสิทธิภาพของท่าเรือ (Port efficiency) จากผลการศึกษา พบว่า ประสิทธิภาพของท่าเรือไทยอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างต่ำ โดยมีประสิทธิภาพของท่าเรือต่ำกว่าค่าเฉลี่ย ดังแสดงในภาพประกอบที่ 4.1

ภาพประกอบที่ 4.1 แสดงประสิทธิภาพของท่าเรือประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

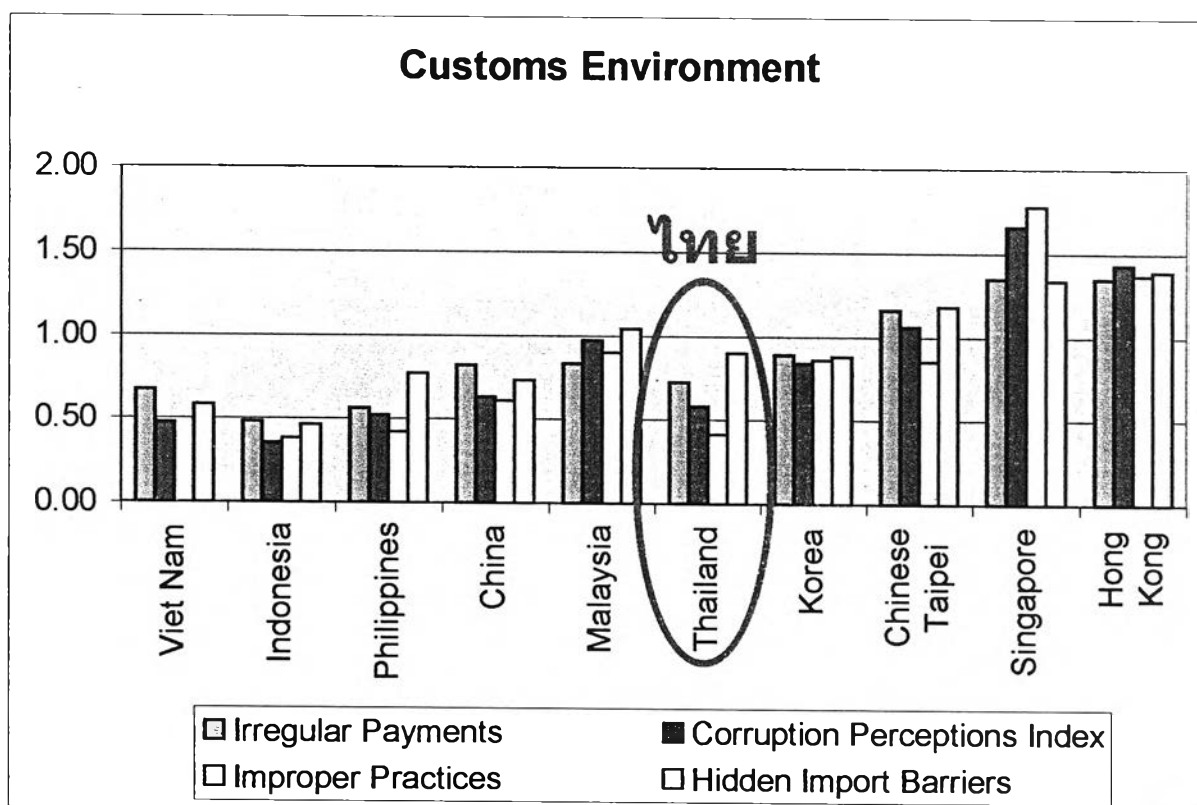


ที่มา : ธนาคารโลก (World Bank), 2003

สภาพแวดล้อมด้านศุลกากร (Customs environment)

สภาพแวดล้อมด้านศุลกากร จากการศึกษา พบว่า สภาพแวดล้อมด้านศุลกากร ยังไม่สูงมากนักเมื่อเทียบกับประเทศในแถบภูมิภาคใกล้เคียง ดังแสดงในภาพประกอบที่ 4.2

ภาพประกอบที่ 4.2 แสดงสภาพแวดล้อมด้านศุลกากรเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

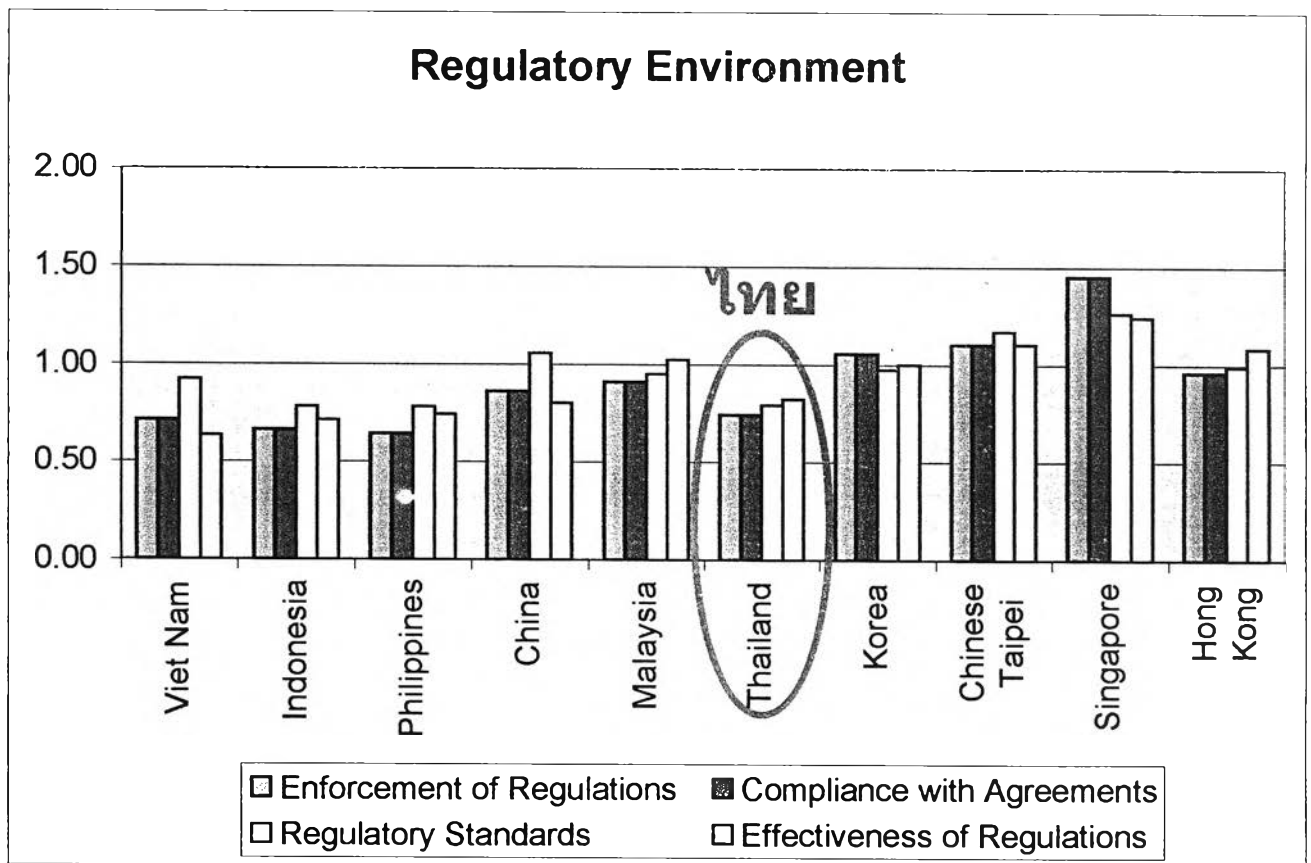


ที่มา : ธนาคารโลก (World Bank), 2003

สภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบ (Regulatory environmen)

สภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบ ผลการศึกษา พบว่า ระเบียบของการขนส่งในประเทศไทยยังมีค่าต่ำเมื่อเทียบกับประเทศในแถบภูมิภาคใกล้เคียง ดังแสดงในภาพประกอบที่ 4.3

ภาพประกอบที่ 4.3 แสดงสภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน

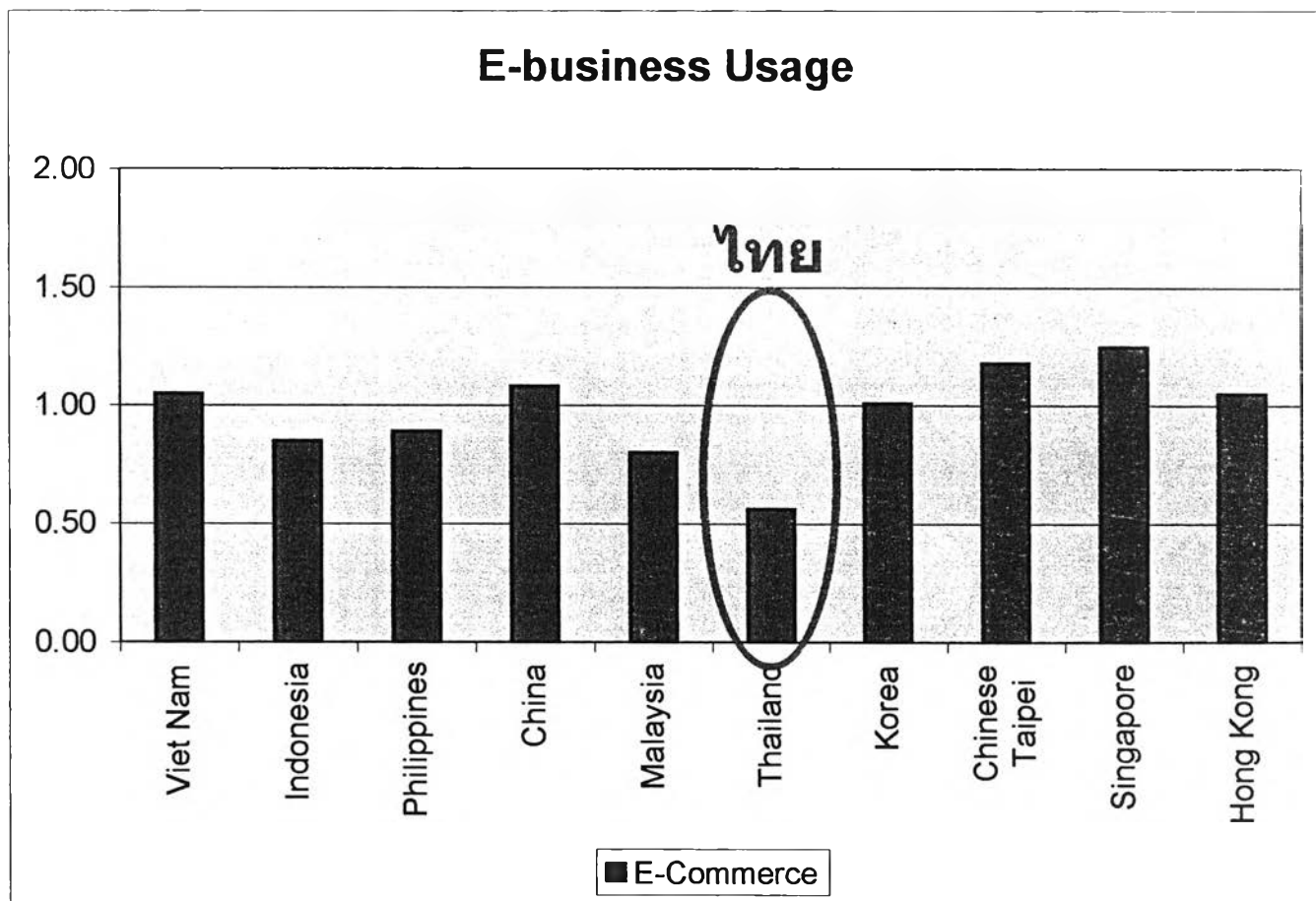


ที่มา : ธนาคารโลก (World Bank), 2003

E-business

ในส่วนของ E-business ผลการศึกษา พบว่า การใช้ E- business ของไทยต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศในแถบภูมิภาคใกล้เคียง เมื่อพิจารณา พบว่า การใช้ E- business ของไทยยังต่ำกว่าเวียดนามและอินโดนีเซีย ดังแสดงในภาพประกอบที่ 4.4

ภาพประกอบที่ 4.4 แสดงการใช้ E-business เปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน



ที่มา : ธนาคารโลก (World Bank), 2003

เมื่อพิจารณาดัชนีวัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยทั้ง 4 ด้าน พบว่า ประเทศไทยยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าค่อนข้างต่ำกว่ามาตรฐานและต่ำกว่าประเทศอื่น หากมีการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าให้พร้อมสำหรับศักยภาพในการส่งออก จะเกิดประโยชน์ในการบริหารจัดการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ แบ่งเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. ประโยชน์ต่อภาครัฐ

- เพิ่มประสิทธิภาพของระบบการควบคุม
- เพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศ
- เพิ่มรายได้จากการจัดเก็บภาษี
- กระตุ้นให้เกิดเงินลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ
- เสริมสร้างการพัฒนาเศรษฐกิจ
- สนับสนุน SMEs ในการทำธุรกิจระหว่างประเทศ

2. ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการ

- ช่วยลด Lead Time และลดความล่าช้าในการทำธุรกรรมระหว่างประเทศ
- ช่วยให้สินค้าผ่านพิธีการศุลกากรได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น
- ลดต้นทุนในการทำธุรกรรม
- ตอบสนองความพึงพอใจของผู้บริโภค
- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

3. ประโยชน์ต่อสังคม

- รักษาสุขภาพแวดล้อม
- ผลดีต่อสุขภาพของประชาชน
- ความปลอดภัยของประชาชน

โครงการเร่งด่วนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์

แผนงานโครงการเร่งด่วนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย ในเบื้องต้นจะเร่งดำเนินโครงการเร่งด่วน ในช่วงปี พ.ศ.2548-2552 จำนวน 39 โครงการ ใช้เงินลงทุนประมาณ 40,239

ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุน ในปี พ.ศ.2548 ประมาณ 2,013 ล้านบาท ปี 2549 ลงทุนประมาณ 7,329 ล้านบาท, ปี พ.ศ.2550 ลงทุนประมาณ 10,917 ล้านบาท, ปี พ.ศ.2551 ลงทุนประมาณ 11,736 ล้านบาท และปี พ.ศ.2552 ลงทุนประมาณ 8,245 ล้านบาท โดยตั้งเป้าลดต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ลงจาก 19% ในปี 2548 เหลือ 15% ในปี พ.ศ.2552 ซึ่งทั้ง 39 โครงการ สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ให้ความเห็นชอบแล้วและจะเสนอต่อ นายกรัฐมนตรี เวชยชัย รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ และเสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาต่อไป

โครงการเร่งด่วนจะเป็นการลงทุนเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ 14 โครงการ เพื่อยกระดับช่องทางการค้าหลัก,พัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ประกอบด้วยโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงแก่งคอย-คลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา มูลค่า 5,920 ล้านบาท,โครงการรถไฟทางคู่ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง มูลค่า ลงทุน 5,233ล้านบาท,โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง แห่งที่ 2 มูลค่าลงทุน 6,066 ล้านบาท,โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล มูลค่าลงทุน 5,494 ล้านบาท, โครงการถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน 2 มูลค่าลงทุน 5,645 ล้านบาท, โครงการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 มูลค่าลงทุน 1,107 ล้านบาท,โครงการถนนเลียบชายฝั่งอ่าวไทย (ระยอง-จันทบุรี-ตราด)ระยะทาง 100 กม. มูลค่าลงทุน 1,500 ล้านบาท

ยิ่งไปกว่านั้นยังมีแผนงานพัฒนาระบบ e-Logistics เพื่ออำนวยความสะดวกการนำเข้าส่งออก และฐานข้อมูลเพื่อการวางแผน จำนวน6โครงการ มูลค่าลงทุนรวมประมาณ1,600 ล้านบาท, แผนงานยกระดับขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ในบุคคลากรและสถานประกอบการ จำนวน 7 โครงการ มูลค่าลงทุนรวมประมาณ 1,000 ล้านบาท, แผนงานพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย จำนวน 5 โครงการ ใช้เงินลงทุน ประมาณ 150 ล้านบาท และแผนงานการปรับปรุงกฎหมายและกระบวนการให้บริการเพื่อการนำเข้าส่งออกของภาครัฐ จำนวน 7 โครงการ มูลค่าลงทุนประมาณ 760 ล้านบาท

การทำแผนเร่งด่วนเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ นอกจากจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีลดลงแล้ว ยังจะช่วยลดต้นทุนด้านการขนส่งและคลังสินค้าในภาคธุรกิจได้ถึงประมาณร้อยละ15-20 สามารถลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศที่เกิดจากการปรับระบบการขนส่งจากรถบรรทุกมาเป็น การขนส่งทางรถไฟ รัฐบาลจะมีภาระทางเศรษฐกิจน้อยลงและสามารถพัฒนา

สาธารณูปการด้านอื่น ๆ ได้ดีขึ้น และสิ่งที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งคือการสนับสนุนให้มีการขนส่งทางรถไฟจะสามารถรักษาสิ่งแวดล้อม ส่งผลดีต่อสุขภาพและความปลอดภัยของประชาชน สามารถลดต้นทุนด้านพลังงานของประเทศที่เกิดจากการปรับระบบการขนส่งจากรถบรรทุกมาเป็นการขนส่งทางรถไฟ (Move Traffic) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเคลื่อนย้ายการขนส่งบนถนนซึ่งมีต้นทุนในการบริหารจัดการสูงกว่าการบริหารจัดการทางรถไฟ ระบบ Single Window e-Logistics จะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ลงอย่างน้อย 0.5% ของมูลค่าสินค้านำเข้าส่งออก หรือประหยัดได้ไม่ต่ำกว่า 28,500 ล้านบาท ต่อปี นอกจากนี้ ยังจะลดระยะเวลาการดำเนินงานของผู้นำเข้าและผู้ส่งออก จากเดิม 8-10 วัน เหลือ 1-3 วัน.

เมื่อพิจารณาจากผลการศึกษาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่า ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยผ่านทางรถไฟคือการบริหารจัดการรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การบริหารจัดการและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประกอบไปด้วย ระบบราง รถจักร หัวรถลากและตู้ขบวนให้เพียงพอ จะสามารถเพิ่มศักยภาพในการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

2. รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ ICD

โครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับโครงการ ICD ลาดกระบัง

การขนส่งตู้สินค้าโดยทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเริ่มต้นครั้งแรกในสมัยอดีตนายกรัฐมนตรี พล.อ.เปรม ติณสูลานนท์ ซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ (การทำเรือสัตหีบในปัจจุบัน) และย่านสินค้าพลโยธิน (ยพ.) เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความแออัดที่ทำเรือกรุงเทพ (ทกท.) ต่อมาเมื่อมีการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังและทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างสถานีศรีราชากับ ทพฉ.แล้วเสร็จ บริษัท อเมริกันเพรสซิเด็นทัลลายส์ จำกัด (เอพีแอล) ซึ่งเป็นบริษัทที่ร่วมโครงการมาตั้งแต่ต้นได้ย้ายฐานปฏิบัติการมาที่ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังแทนและเริ่มการขนส่งตู้สินค้านำเข้าออกท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังกับ ยพ. อย่างไรก็ตาม แม้ว่าท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังจะเปิดดำเนินการแล้วก็ตาม แต่โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง ซึ่งเป็นโครงการของรัฐบาลรองรับปริมาณตู้สินค้านำเข้าออกทางท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังและได้มอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินโครงการก็ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้างเนื่องจากติดขัดปัญหาต่างๆ นายบุญล ประจวบเหมาะ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในสมัย

นั้น จึงได้สั่งการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการหาผู้ประกอบการที่ ยพ. เพิ่มขึ้น เพื่อบรรเทาปัญหาความแออัดที่ ททท. ดังกล่าว ซึ่งผู้ที่ได้รับการคัดเลือกคือ บริษัท สตีเวอดอริง เซอร์วิส อเมริกา (ประเทศไทย) จำกัด จนกระทั่งเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2535 รัฐบาลได้สั่งการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยลงมือก่อสร้าง ICD ลาดกระบังโดยเร็วที่สุด เพราะโครงการได้ล่าช้ามานาน และเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีบริษัทเรือไปใช้บริการที่ทำเรือพาณิชย์แหลมฉบังเพียงไม่กี่ราย

โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง

ความเป็นมาของ ICD รัฐบาลญี่ปุ่นโดยองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA) ได้ให้ความช่วยเหลือแก่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (สพอ.) ในการศึกษาความเหมาะสมระบบการขนส่งสินค้ากล่องสำหรับท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยเริ่มทำการศึกษาเมื่อต้นปี 2531 แล้วเสร็จประมาณต้นปี 2532 จากผลการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น JICA ได้เสนอให้มีการจัดตั้ง ICD ที่เขตลาดกระบัง พร้อมกับเสนอให้รัฐบาลลงทุนในปัจจุบันพื้นฐานและให้ภาคเอกชนเป็นผู้ประกอบการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเรือพาณิชย์แหลมฉบังและประกอบการที่ ICD ด้วย โดยกำหนดให้เอกชนผู้ประกอบการดังกล่าวเป็นรายเดียวกัน

คณะกรรมการกำกับดูแลการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก(อพอ.) ได้มีมติเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2532 เห็นชอบในหลักการให้ การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการโครงการ ICD ลาดกระบัง ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อ วันที่ 19 กันยายน 2532 เห็นชอบในหลักการโครงการ ICD ลาดกระบังและให้เร่งรัดการดำเนินงานให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยขอให้สนับสนุนด้านการเงินจากรัฐบาล

เนื่องจากในระยะต้นของโครงการนี้ ได้ประสบอุปสรรคในเรื่องงบประมาณและค่าก่อสร้างและที่ดินมีราคาสูงขึ้น คณะกรรมการกลั่นกรองฯ ฝ่ายเศรษฐกิจจึงขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทบทวนโครงการนี้อีกครั้งหนึ่ง จากผลการทบทวนของผู้เกี่ยวข้องเห็นสมควรเวนคืนที่ดินจำนวนประมาณ 620 ไร่ เพื่อสร้าง ICD จำนวน 6 สถานี เต็มตามโครงการ และให้แล้วเสร็จภายในปี 2534 อนุมัติตามข้อพิจารณาทบทวนนี้ โดยให้จัดตั้งสำนักงานโครงการก่อสร้างและคณะกรรมการเฉพาะกิจฯ ให้รับผิดชอบโครงการกำกับดูแลการปฏิบัติการของสำนักงานโครงการฯ รวมทั้งพิจารณาจัดวางระบบการบริหารสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องเมื่อสร้างเสร็จแล้ว

วัตถุประสงค์ของโครงการในการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) เพื่อให้บริการแกสินค้านำเข้าและส่งออก ในระบบสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง

ผู้ได้รับสัมปทานประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง

สถานี A บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS)

สถานี B บริษัท อีสเทิร์นซีแหลมฉบัง จำกัด (ESCO)

สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ECTT)

สถานี D บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA)

สถานี E บริษัท ไทยยันจิน 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 อายุสัมปทานตั้งแต่วันที่ 19 ธ.ค.40 – 5 มี.ค.49)

ผลการดำเนินงานของ ICD ลาดกระบัง

มีตู้สินค้า IMPORT/EXPORT ผ่านเข้า/ออก ICD ลาดกระบัง ตามปีงบประมาณ
ดังนี้

ตารางที่ 4.1

แสดงปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านเข้า/ออก ICD ลาดกระบัง

Unit : TEU.

ปีงบประมาณ	ปริมาณผ่านเข้า/ออก จริง
2539 (เม.ย. – ก.ย.39) 6 เดือน	106,703
2540	291,295
2541	439,661
2542	583,078

ปีงบประมาณ	ปริมาณผ่านเข้า/ออก จริง
2543	769,094
2544	925,351
2545	1,064,905
2546	1,158,386
2547	1,261,586
2548 (10 เดือน)	1,062,647

วิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าของ ICD ลาดกระบัง

ปริมาณ 400,000 – 600,000 TEU's/ ปี (ตามรายงานการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษา) และกระทรวงคมนาคมเห็นชอบในหลักการ ให้เพิ่มขีดความสามารถเป็น 1.0 ล้าน TEU's ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการจัดการและชนิดรวมทั้งจำนวนของเครื่องมือยกขนของผู้ประกอบการแต่ละสถานี ทางวิ่ง (ทางคู่) จำนวน รถจักร รถพวง และการจัดการที่ย่านรถไฟ ICD ลาดกระบัง และการปรับปรุงย่านรถไฟภายใน ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบังรองรับ รวมทั้งการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ด้วย

ระยะทาง

การขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทาง 118 กิโลเมตร

การใช้ทรัพยากร

การขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง มีรถจักร GEA 6 คัน รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บตท.) 260 คัน



จำนวนรถฟ่วงต่อขบวน

การขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง ใช้รถฟ่วงต่อขบวนเป็น รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บตท.) 30 คัน หรือรับตู้สินค้าได้ 60 TEU's หรือเท่ากับ 60 ตู้ ขนาดความยาว 20 ฟุต

ค่าระวาง

อัตราค่าระวางในการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง ในอัตราปกติคือ 900 บาท ต่อ TEU หรือเท่ากับ ตู้ขนาดความยาว 20 ฟุต และอัตรา 1,800 บาท ต่อ ตู้เกินกว่าความยาว 20 ฟุต โดยมีอัตราปกติต่อขบวนคือ 54,000 บาท ต่อเที่ยว

วิสัยสมารถการเดินทางรถไฟ

ตามวิสัยสมารถทางเดียว ตั้งเป้าหมายไว้ 13 ขบวน (26 ขบวน ไป – กลับ) ปัจจุบันเดินได้สูงสุด วันละ 11 ขบวน (22 ขบวน ไป – กลับ) ขบวนละ 34 โบกี้ บรรทุกตู้สินค้าหรือ 68 TEU's

ปัจจุบัน

วางแผนเดินวันละ 7 ขบวน	(14 ขบวน ไป – กลับ) ทุกวัน
วันเสาร์ – อาทิตย์ เดินเพิ่ม 4 ขบวน	(รวมเป็น 22 ขบวน ไป – กลับ)
เดินจริง เฉลี่ย 14 ขบวน ไป – กลับ ต่อวัน	

สัดส่วนการขนส่ง

ตารางที่ 4.2

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

ปริมาณการขนส่งทางรถไฟ

ตารางที่ 4.3

แสดงปริมาณการขนส่งตู้สินค้าที่ผ่าน ICD ลาดกระบัง

ปีงบประมาณ	จำนวนตู้ (TEU's)	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

ปีงบประมาณ	จำนวนตู้ (TEU's)	รายได้
2546	278,128	258,488,400
2547	339,786	294,826,900
2548 (10 เดือน)	325,306	283,537,400

การพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD ลาดกระบัง

จากเอกสารประกอบการบรรยายของ การรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD ลาดกระบัง (2545) ได้ชี้แจงปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง ว่า ต้นทุนการขนส่งทางรถไฟสูงกว่าทางรถยนต์บรรทุกเนื่องจากต้องเสียค่าขนถ่าย ใช้เวลาในการขนถ่ายมากกว่า การขนส่งทางรถไฟไม่สามารถควบคุมการยกขนตู้สินค้าขึ้น/ลงรถไฟ ให้อยู่ภายในระยะเวลาที่กำหนดได้ โดยผู้ประกอบการจะให้ความสำคัญกับการทำงานในท่าของตนเองก่อนก่อนทำให้ขบวนรถไฟ ประเด็นสำคัญก็คือ การที่ผู้ประกอบการใน ICD ลาดกระบัง ส่วนใหญ่มีกองกำลังขนส่งทางถนนเป็นของตัวเอง จึงทำให้เลือกใช้กองกำลังของตัวเองก่อน อีกประเด็นหนึ่งก็คือ องค์กรประกอบการขนส่งทางรถไฟต้องใช้เครื่องมือยกขน (Reach Stacker) มากกว่าทางถนน เพิ่มที่ต้นทางและปลายทางอีกแห่งละ 1 คัน และต้องจัดหัวรถลากและหางพ่วง ขนถ่ายต่อเนื่อง ซึ่งต่างจากทางรถยนต์ที่จัดเครื่องมือยกที่ CY เท่านั้น (Door to Door) ซึ่งปัญหาต่างๆ เหล่านี้ สามารถที่จะแก้ไขได้แต่ต้องจัดลำดับความเร่งด่วนของปัญหา ก่อน ซึ่งการรถไฟฯ ได้เลือกใช้วิธีการ รวมตัวกันของผู้ประกอบการใน ICD ร่วมกันจัดตั้ง CONSORTIUM ทำหน้าที่ยกขนตู้สินค้าขึ้นลง และอีกวิธีหนึ่งก็คือ ให้เอกชนเข้ามาดำเนินการยกขนตู้สินค้า (Single Operator) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อดำเนินการให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

3. สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ตามแบบสัมภาษณ์ที่จัดสร้างขึ้นจากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากตำราเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่ง รวมถึงเอกสาร



ราชการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

ภาพรวมของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (Inland Container Depot)

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง การรถไฟแห่งประเทศไทย ลาดกระบัง หรือ ICD เป็นโครงการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2534 อนุมัติให้ร.ฟ.ท.ดำเนินการเวนคืนที่ดินในเขตลาดกระบังจำนวน 645 ไร่เพื่อก่อสร้างสถานีแยกและบรรจุสินค้ากล่องจำนวน 6 สถานี โดยให้สัมปทานเอกชนประกอบการ และเปิดดำเนินการเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 9 เมษายน พ.ศ.2539 โดยโครงการมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้าง เพื่อให้เป็นสถานที่ที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ พร้อมจะให้บริการแก่ผู้ส่งออกผู้นำเข้าและบุคคลทั่วไปในการดำเนินพิธีการเกี่ยวกับสินค้าที่ยังคงอยู่ภายใต้อากรขาของศุลกากรก่อนจะนำสินค้าเหล่านั้นส่งออกหรือส่งต่อไปยังประเทศอื่น หรือเรียกว่า สถานที่ทำกิจกรรมทุกอย่างเกี่ยวกับสินค้าขาเข้า ขาออก แทนท่าเรือก็ได้ หรือเรียกสั้นๆ ว่าท่าเรือบนนั่นเอง

จากการบริการแก่ผู้ประกอบการมาเป็นเวลากว่า 9 ปี สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง การรถไฟแห่งประเทศไทย ลาดกระบัง นับว่าเป็นโครงการที่สามารถสนองความต้องการและทำให้ระบบการนำเข้า-ส่งออก มีประสิทธิภาพค่อนข้างสมบูรณ์แบบ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น พิธีการศุลกากร การบรรจุและแยกสินค้า เลยกไปถึงการคมนาคมขนส่งสินค้าสถานีไปยังท่าเรือแหลมฉบังทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสูงสุด เพื่อนำไปสู่ความคล่องตัวของสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกประเทศ

ภาพรวมของการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง

การขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทาง 118-119 กิโลเมตร ในอดีตใช้ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากสถานี ICD ลาดกระบังไปสู่สถานีท่าเรือแหลมฉบัง ประมาณ 4 ชั่วโมงครึ่ง แต่ในปัจจุบันได้มีการสร้างทางคู่ในช่องสถานีหัวตะเข้ถึงสถานีฉะเชิงเทรา จำนวน 30 กิโลเมตร ทำให้ระยะเวลาในการขนส่งเหลือเพียง 3 ชั่วโมงครึ่งสำหรับขีดความสามารถของ ICD นั้นได้ออกแบบไว้รองรับคอนเทนเนอร์ปีละประมาณ 400,000 ทีอียู(นับเป็นหน่วยคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต) และกำลังพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับคอน

เทนเนอร์เป็น 1 ล้านทียู เนื่องจากตั้งแต่ปี 2541 เป็นต้นมา ปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ผ่านเข้าออก ICD นั้นมีสูงกว่าขีดความสามารถที่ได้มีการออกแบบไว้เบื้องต้น และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งสาเหตุที่ทำให้ปริมาณคอนเทนเนอร์ที่ ICD เพิ่มสูงขึ้นแบบก้าวกระโดดในแต่ละปี ทำให้เราประเมินว่า เกิดจากวัตถุประสงค์ของการก่อสร้าง ICD ที่เป็นศูนย์รวมสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกไว้ที่จุดเดียวกัน ทำให้ทั้งผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกอย่างมากประกอบกับในช่วงหลายปีที่ผ่านมา การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) มีนโยบายส่งเสริมการเพิ่มปริมาณตู้สินค้าที่ทำเรือแหลมฉบัง และลดปริมาณตู้สินค้าที่ทำเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ลงเหลือไม่เกินปีละ 1 ล้าน ทียู มีเป้าหมายเพื่อลดความแออัดและลดปัญหาการจราจรในเขตเมืองที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือและขณะนี้ การท่าเรือฯ มีนโยบายเร่งรัดในการจัดหาเอกชนเข้ามาบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C ที่พัฒนาใหม่ ซึ่งจะทำให้มีปริมาณตู้สินค้าเพิ่มมากขึ้นแน่นอน ซึ่งเมื่อท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มจำนวนผู้ประกอบการ ความต้องการมีสถานีของตนเองภายใน ICD จะมากเพิ่มขึ้นไปด้วย โดยเฉพาะสายการบินเรือขนาดใหญ่ ที่ต้องการมีท่าเรือบริการบริหารงานเองในขณะที่ ICD มีสถานีอยู่ 6 สถานี หากไม่ขยายเพิ่มก็จะรองรับความต้องการของผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้นได้อย่างแน่นอน

ปริมาณการขนส่งสินค้าจากสถานีลาดกระบัง ICD ถึงท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับเส้นทางรถไฟปัจจุบันซึ่งถูกจำกัดขีดความสามารถเพราะเป็นทางเดียว ทำให้สามารถเดินรถได้วันละ 11 ขบวน (22 ขบวนไป-กลับ) ขบวนละ 34 โบกี้ บรรทุกตู้สินค้าได้ 68 ทียู ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งสินค้าจากสถานี ICD ลาดกระบังไปสู่สถานีท่าเรือแหลมฉบังมี LoadFactor เฉลี่ยไป-กลับ อยู่ในอัตราร้อยละ 70-80 ซึ่งนับว่าเป็นอัตราที่สูงมาก ยิ่งไปกว่านั้นนับตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ.2548 สำนักงานฯ ได้ประกาศเดินขบวนรถเพิ่มขึ้นอีก 2 ขบวน (ไป-กลับ) รวม 26 ขบวน ทุกวัน พุท-อาทิตย์ เนื่องจากปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้น

ส่วนอัตราค่าขนส่ง ตู้สินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังคิดอัตรา 900 บาทต่อตู้สำหรับขนาด 20 ฟุต และ 1,800 บาทต่อตู้ สำหรับขนาดเกินกว่า 20 ฟุต สำหรับขีดความสามารถของ ICD นั้นได้ออกแบบไว้รองรับคอนเทนเนอร์ปีละประมาณ 400,000 ทียู (นับเป็นหน่วยคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต) และกำลังพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับคอนเทนเนอร์เป็น 1 ล้านทียู

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าจากสถานีลาดกระบัง ICD ถึงท่าเรือแหลมฉบัง พอสรุปได้ดังนี้

- **ความล่าช้าในการเดินรถ** ปัญหาที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินรถเกิดจากสาเหตุหลายประการ เช่น ปัญหาทางขรุขระ รถไฟตกราง ผู้ประกอบการบรรทุกสินค้าเกินพิกัดน้ำหนักของแต่ละแคว่ ปัญหาอุบัติเหตุจากรถยนต์บริเวณทางตัดหรือรถบรรทุกอื่นที่ล่าช้าส่งผลให้ตารางการเดินรถล่าช้าในทุกขบวน ซึ่งปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นเฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง ซึ่งแต่ละครั้งที่เกิดขึ้นจะก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่เพียงแต่ขบวนรถขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่ยังส่งผลถึงขบวนรถโดยสารอีกด้วย

- **การยกขนและการขนถ่ายสินค้า** ในกระบวนการยกขนและการขนถ่ายสินค้า ในปัจจุบันสำนักงานฯ ได้กำหนดระยะเวลาในการยกขนและขนถ่ายภายในเวลา 1 ชั่วโมง ซึ่งก่อนหน้านี้ระยะเวลาในการยกขนและขนถ่าย 2 ชั่วโมง ซึ่งการกำหนดระยะเวลาในการยกขนและขนถ่ายภายในเวลา 1 ชั่วโมง นั้น ส่งผลให้การเดินรถคล่องตัวขึ้น แต่ปัญหาที่พบคือ การลดระยะการยกขนและการขนถ่ายสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการปฏิบัติงานด้วยความเร่งรีบ ผลคือปัญหาในการบรรทุกสินค้าเกินพิกัดน้ำหนักของแต่ละแคว่ เนื่องจากไม่มีเวลาเช็คพิกัดของแต่ละแคว่ที่มีน้ำหนักพิกัดไม่เท่ากัน

- **ปัญหาทรัพยากรหรืออุปกรณ์ในการขนส่งไม่เพียงพอ** เนื่องจาก การขนส่งทางรถไฟ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง มีรถจักร GE 6 คัน รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า(บตท.) 240 คัน หรือ 8 ชุด ใช้หมุนเวียนไม่ครบทั้ง 240 คัน เนื่องจากมีการตัดรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าเข้าซ่อมและไม่สามารถจัดส่งรถเข้ามาทดแทนให้ได้ครบตามแผน ทำให้เสียโอกาสในการเพิ่มปริมาณในการขนส่ง

- **ระเบียบ ข้อบังคับ** ในส่วนของระเบียบ ข้อบังคับ เนื่องจากการดำเนินการในระบบราชการค่อนข้าง ซับซ้อนและเป็นไปตามลำดับขั้นการบังคับบัญชา ทำให้ข้อมูลที่ผู้ประกอบการได้รับช้าจากกำหนดการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการปฏิบัติงานได้ช้า เช่น ข้อมูลหมายเลขแคว่ที่ผู้ประกอบการในแต่ละเจ้าได้รับในแต่ละวัน ซึ่งข้อมูลหมายเลขแคว่มีผลต่อการวางแผนในการยกขนตู้สินค้าที่มีน้ำหนักไม่เกินพิกัดของแต่ละแคว่

แนวทางการปรับปรุง พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าจากสถานีลาดกระบัง ICD ถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

แนวทางการปรับปรุง พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าจากสถานีลาดกระบัง ICD ถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง โดยสรุป มีดังนี้

1. ส่งเสริมให้มีนโยบายการจัดซื้อและสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน เช่น การสร้างทางคู่ในการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีการจราจรคับคั่งเป็นอย่างมาก
2. ส่งเสริมให้มีนโยบายการจัดซื้อหรือจัดซ่อมอุปกรณ์ เช่น รถจักร รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บตท.) ให้เพียงพอต่อการใช้น้ำมันเวียน
3. ส่งเสริมให้มีการกระจายอำนาจให้ผู้บริหารระดับกลางหรือผู้บริหารระดับต้น เพื่อลดขั้นตอนการปฏิบัติงานในกลุ่มงานบางกลุ่ม เพื่อให้ผู้ประกอบการได้รับบริการได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น
4. พัฒนาแนวทางการปฏิบัติงานของข้าราชการและพนักงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น การนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการในการปฏิบัติงาน เพื่อจัดเตรียมและจัดสร้างข้อมูลและฐานข้อมูลที่สามารถเชื่อมโยงกับทุกระดับ หรือการเชื่อมโยงเทคโนโลยีสารสนเทศกับโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการมากยิ่งขึ้น
5. จัดระเบียบในการบริหารจัดการสถานีทั้ง 6 เพื่ออำนวยความสะดวกในการยกขนและขนถ่ายตู้สินค้าแก่ผู้ประกอบการให้ปฏิบัติงานได้สะดวกมากยิ่งขึ้น
6. จัดเตรียมข้อมูลที่จำเป็นแก่ผู้ประกอบการให้ตรงต่อเวลา เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติงานได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

การให้บริการของ ICD จะมีประสิทธิภาพหรือไม่นั้น นอกจากขีดความสามารถในการรองรับและให้ความสะดวกในกระบวนการให้บริการต่างๆ แล้ว ระบบเครือข่ายที่เชื่อมโยงการขนส่ง เข้า-ออก ICD ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญมาก ซึ่งปัจจุบัน ICD ลาดกระบังมีทางเข้า-ออก

ทางถนนเชื่อมโยงรอบ ๆ ICD 4 เส้นทาง ได้แก่ ถนนเจ้าคุณทหาร ถนนคลองกรุง ถนนลาดกระบัง-บางพลี (กิ่งแก้ว) และถนนร่มเกล้า และทางด่วนพิเศษหมายเลข 7 สามารถเชื่อมต่อกับทางด่วนพิเศษ หมายเลข 9 (วงแหวนรอบนอก)

โดยถนนเจ้าคุณทหารจะอยู่ด้านทิศเหนือ ของ ICD และอาจจะมีการเชื่อมกับทางด่วนพิเศษ กรุงเทพ - ชลบุรีสายใหม่ (ทางด่วนพิเศษหมายเลข 7) ทางด้านทิศใต้ของ ICD และในอนาคต มีเส้นทางรถไฟภายใน ICD ที่สามารถ เชื่อมต่อกับ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกที่สถานีหัวตะเข้ จาก ICD ลาดกระบังกับ ท่าเรือแหลมฉบังระยะทางประมาณ 118 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 - 4.5 ชั่วโมง

โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออก ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา เพราะนอกจากจะมีความจำเป็นในการรองรับผู้โดยสารชานเมืองในช่วงดังกล่าวแล้วการขนส่งสินค้าบรรจตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือแหลมฉบัง- ICD ที่ลาดกระบัง ก็จะได้รับประโยชน์สูงสุดเช่นกัน ซึ่งหากรัฐให้การสนับสนุนทั้งการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่และการขยาย ICD ระยะที่ 2 จะช่วยให้การส่งออกและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศดียิ่งขึ้น

4. สรุปผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง

จากผลการสัมภาษณ์ของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง เกี่ยวกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ตามแบบสัมภาษณ์ที่จัดสร้างขึ้นจากการศึกษาข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากตำรา เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่ง รวมถึงเอกสารราชการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ได้ประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

ข้อดีและข้อเสียเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าจากสถานีลาดกระบังICDถึงท่าเรือแหลมฉบัง

ข้อดี

- เวลาก่อนปิดรับตู้ (Closing time) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง หากขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งเป็นจุดแข็งของการรถไฟที่ได้เปรียบการขนส่งสินค้าผ่านทางรถยนต์ที่มีเวลาปิดรับตู้ 24 ชั่วโมง

- จำนวน (Volume) การขนส่งในแต่ละครั้งมีจำนวนมาก ทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ

- ภาครัฐและผู้ประกอบการประหยัดค่าใช้จ่ายในภาวน้ำมันแพง ซึ่งส่งผลให้ผู้รับเหมาจากการขนส่งทางรถยนต์มีต้นทุนที่สูงขึ้นเนื่องจากการปรับขึ้นจากราคาน้ำมัน โดยอัตราต้นทุนที่สูงขึ้นจะคิดต่อหน่วยการขนส่ง ในทางกลับกันการขนส่งโดยผ่านทางรถไฟแม้ราคาน้ำมันจะขึ้น อัตราต้นทุนจะสูงขึ้นโดยเฉลี่ยจากจำนวนตู้ของทั้งขบวน

- ภาครัฐประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม เพราะการขนส่งทางรถไฟมีต้นทุนการใช้พลังงานที่ต่ำกว่า อีกทั้งยังเกิดปัญหามลพิษน้อยกว่าการขนส่งทางรถยนต์

ข้อเสีย

- โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ไม่อำนวยต่อความสะดวก รวดเร็ว แก่ผู้ประกอบการ เช่น รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ใช้หมุนเวียนไม่เพียงพอ หรือรางรถไฟที่เกิดการชำรุดก่อนการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

- ระยะทางส่วนใหญ่เป็นทางเดียวทำให้ประสบกับปัญหาการรอหีสักรถขบวนอื่น ส่งผลให้ระยะเวลาในการขนส่งมากกว่าทางถนน

- ค่ายกขนและขนถ่าย ดันทาง-ปลายทาง สูงกว่าการขนส่งผ่านรถยนต์

- กระบวนการยกขนต้องมีอุปกรณ์หรือเครื่องมือยกขน เช่น Reach Stacker หัวลาก หางพวง ส่วนการขนส่งทางรถยนต์ใช้เพียงเครื่องมือยกขนเฉพาะใน CY เท่านั้น (Door to Door)

- ระยะเวลาที่กำหนดในการยกขนตู้สินค้าไม่เพียงพอ เนื่องจากการยกขนตู้สินค้าในแต่ละสถานีต้องรอการยกขนหรือต้องยกขนไปยังสถานีอื่น จึงทำให้ขบวนรถต้องรอการขนขึ้น - ลง

- ระบบข้อมูลไม่สามารถสนับสนุนการทำงานของผู้ประกอบการ โดยข้อมูลที่ได้อาจไม่ตรงหรือไม่มีรายละเอียด ประกอบกับความล่าช้าไม่ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการ เช่น การแจ้งจำนวนแคร่แต่ไม่ได้แจ้งหมายเลขแคร่ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่ทราบพิกัดน้ำหนักที่แน่นอนของแคร่ที่ได้รับ ทำให้ไม่สามารถวางแผนการจัดการในการยกขนได้

แนวทางการปรับปรุง พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าจากสถานีลาดกระบัง ICD ถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟ

แนวทางการปรับปรุงพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าจากสถานีลาดกระบัง ICD ถึงท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟจากการสัมภาษณ์ของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง สรุปได้คือ

- เพิ่มอุปกรณ์ให้อำนวยต่อความสะดวก รวดเร็ว แก่ผู้ประกอบการ เช่น เพิ่มรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าให้สามารถใช้หมุนเวียนอย่างเพียงพอหรือประมาณ 10 ชุด
- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบทางคู่ ให้สามารถแก้ไขปัญหาระยะเวลาในการเดินทาง และการจัดการการเดินทางที่สถานีต้นทาง – ปลายทาง ที่มีการจราจรอย่างหนาแน่น
- ลดขั้นตอนและกระบวนการให้บริการ เพื่อลดความซับซ้อนและสามารถปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัวและรวดเร็วขึ้น
- ปรับกระบวนการยกขนให้เอื้ออำนวยต่อผู้ประกอบการ เช่น จัดแคร์สำหรับขนตู้สินค้าในแต่ละสถานีให้ตรงกับผู้ประกอบการแต่ละสถานี ซึ่งจะทำให้ระยะเวลาในการยกขนน้อยลง
- นำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาบริหารจัดการระบบข้อมูลให้สามารถสนับสนุนการทำงานของผู้ประกอบการได้ เช่น การแจ้งจำนวนและหมายเลขแคร์ผ่านทางอินเทอร์เน็ตให้แก่ผู้ประกอบการ เพื่อให้ผู้ประกอบการทราบพิกัดน้ำหนักที่แน่นอนของแคร์ที่ได้รับ ซึ่งจะทำให้สามารถวางแผนการจัดการในการยกขนได้

5. สรุปผลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและการนำไปประยุกต์ใช้

จากผลการศึกษาสถานการณ์ด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทยและรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ ICD และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้บริหารและ

พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยและความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบังที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง ดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ศึกษาได้นำประเด็นการศึกษาพัฒนาแนวทางการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง โดยการศึกษาแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่ประกอบไปด้วย ระบบราง รถจักรหัวรถลากและตู้ขบวนให้เพียงพอกับความต้องการของผู้ประกอบการ ซึ่งในการศึกษาในครั้งนี้จะทำการศึกษาโดยการสร้างแบบจำลองสถานการณ์การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบัง ในปัจจุบันและการสร้างแบบจำลองสถานการณ์การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางรถไฟจากสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD) กับท่าเรือแหลมฉบัง ตามแนวทางการส่งเสริม การขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ดังที่ได้ศึกษาโดยมีรายละเอียด คือ การจำลองสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในการเดินทางไปจากสถานี ICD ลาดกระบัง ถึง สถานีแหลมฉบัง พบปัญหาการเดินทาง 2 จุด คือ จุดที่ 1 ระหว่างสถานีฉะเชิงเทรา ถึง สถานีศรีราชา และ จุดที่ 2 ระหว่างสถานีศรีราชาถึง สถานีแหลมฉบัง

ในส่วนของแนวทางการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้รถไฟในการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ในด้านอื่น ๆ จากผลการศึกษาข้อมูลที่ได้จากตำรา เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวคิด ทฤษฎี ด้านการบริหารจัดการการขนส่ง รวมถึงเอกสารราชการที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารและพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยและความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง พบว่า ประเด็นหรือแนวทางในการส่งเสริมการขนส่งตู้สินค้า มีรายละเอียด ดังนี้

1. การปรับร้อยละการให้มีขั้นตอนการบังคับบัญชาที่สั้นลง เพื่อลดขั้นตอนในการปฏิบัติงานซึ่งจะสามารถลดปัญหาด้านกฎระเบียบ ส่งผลให้ผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติงานได้อย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น
2. การนำการบริหารเชิงกลยุทธ์เข้ามาใช้บริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
3. ต้องคำนึงถึงส่วนประสมทางการตลาดมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันการขนส่งทางรถยนต์ได้ดำเนินกิจกรรมทางการตลาด เพื่อแข่งขันกันในอุตสาหกรรมขนส่งค่อนข้างรุนแรงมากขึ้น

ในส่วนของการเปรียบเทียบและการวิเคราะห์ปัจจัย ผู้ศึกษาจึงทำการศึกษาโดยการออกแบบแบบสอบถามเพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยปัญหาและความพึงพอใจ จากนั้นนำมาจำแนกประเด็นที่สำคัญ 4 ประการ ซึ่งประยุกต์มาจาก ปัญหาการจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ประกอบไปด้วย การจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ ด้านบุคลากร และองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการให้นำนักความสำคัญในแต่ละตัวแปร จากนั้นทำการเปรียบเทียบผลการศึกษาปัจจัยปัญหาและความพึงพอใจระหว่างการขนส่งผู้สินค้าผ่านทางรถไฟและรถยนต์ด้วยวิธีการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย โดยใช้สถิติ t-test เมื่อทราบผลการเปรียบเทียบปัจจัยปัญหาและความพึงพอใจ จากนั้นผู้ศึกษาทำการวิเคราะห์หาปัจจัยที่สำคัญด้วยวิธีการวิเคราะห์น้ำหนักปัจจัย โดยใช้วิธีวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ในแบบ Principal Components เพื่อให้ลำดับความสำคัญของปัจจัยตัววัดในแต่ละกลุ่มปัจจัยหลัก