



การศึกษากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door To Door Service
กรณีศึกษา บริษัท ซูนลี่ สมุทรปราการ จำกัด
The Study of Delivery of Auto Part in from of Door to Door Service
Case study : Soonlee Samutprakarn Co.,Ltd.

จัดทำโดย

นายกันต์ธร น้ำจันทร์
นายวัชรพล เจนเกาะ

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง
สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรณพวิทยพัฒน์
ปีการศึกษา 2561



การศึกษากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door to door Service

กรณีศึกษา บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด

The Study of Delivery of Auto Part in from of Door to Door Service

Case study : Soonlee Samutprakarn Co.,Ltd.

โดย 1. นายกันต์ธร นำจันทร์
2. นายวัชรพล เจนเกาะ

.....
คณะกรรมการอนุมัติให้เอกสารโครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา วิชา
โครงการ ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนวิชาการ (ATC)

.....
(อาจารย์ละออ อุบลเยี่ยม)

อาจารย์ที่ปรึกษา

.....
(อาจารย์ยุพิน รอดไผ่ล้อม)

หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door To Door Service

กรณีศึกษา บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด

The Study of Delivery of Auto Part in from of Door to Door Service

Case study : Soonlee Samutprakarn Co.,Ltd.

ผู้จัดทำโครงการ	นายกันต์ธร	น้ำจันทร์
	นายวัชรพล	เจนเกาะ
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ละออ	อุบลเยี่ยม
สาขาวิชา	สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์	
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พาณิชยการ	

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door to door service กรณีศึกษา บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงกระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door to door service ทำให้เข้าใจถึงขบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์ให้กับลูกค้ามากขึ้นขั้นตอนในการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วและประหยัดเวลาในการขนส่ง อะไหล่รถยนต์จนถึงมือลูกค้าศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนในการขนส่งอะไหล่รถยนต์จากบริษัทจนถึงมือลูกค้า การศึกษาจึงทำให้ทราบถึงปัญหาและทำให้เกิดความผิดพลาดในด้าน การขนส่งลดลง จึงสามารถประมาณต้นทุนและจำกัดงบประมาณในการจัดทำโครงการ

การจัดทำโครงการโดยใช้โปรแกรม Microsoft Word ในการเรียบเรียงข้อมูล เนื้อหา ตรวจสอบคำสะกด การตรวจสอบไวยากรณ์ คำพิเศษ ช่วยให้สร้างเอกสารได้อย่างรวดเร็ว โดยสามารถกำหนดให้ (Wizard) ใน Word สร้างได้หลายรูปแบบตามต้องการ ตกแต่งเอกสารได้ง่าย รวดเร็ว ถูกต้องในการพิมพ์เอกสารเพิ่มตาราง กราฟฟิค และมีประสิทธิภาพ ใช้โปรแกรม Power Point ในการนำเสนอโครงการ และใช้ Photoshop ในการตกแต่งภาพ การตัดต่อภาพให้ สอดคล้องกับสิ่งที่นำเสนอในโครงการ

ผลการดำเนินการ โครงการตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดและ ประโยชน์ที่ได้รับ จากการศึกษาครั้งนี้ นำมาประยุกต์ใช้ในเรื่องของการเดินทางในชีวิตประจำวัน คือการตรวจสอบ และวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทาง เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางในแต่ละวัน และยังสามารถ นำความรู้ที่ได้จากการไปศึกษาดูงาน บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด มาเป็นแนวทางใน การศึกษาในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถนำไปเผยแพร่ให้กับผู้ที่สนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับ การขนส่งได้อีกด้วย

กิตติกรรมประกาศ

ในการศึกษาค้นคว้ากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door to door service ฉบับนี้ จะสำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วย ความพากเพียรของผู้จัดทำโครงการ ด้วยการสนับสนุนช่วยเหลือจากบุคคลมากมายหลายท่านที่มีประสบการณ์ความชำนาญเกี่ยวกับการขนส่งอะไหล่รถยนต์ ที่คอยให้ความรู้และคำปรึกษาต่าง ๆ กับผู้จัดทำโครงการ

ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ ละออ อุบลรัมย์ ที่คอยช่วยเหลือและให้คำปรึกษาเป็นอย่างดีเกี่ยวกับการจัดเรียงเอกสารต่าง ๆ ให้ถูกต้อง และขอขอบพระคุณอาจารย์สาขาโลจิสติกส์ทุกท่าน ที่คอยให้คำปรึกษา คำแนะนำ เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำโครงการ

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณพระบิดา มารดา เพื่อนนักเรียน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำโครงการครั้งนี้ ที่มีได้กล่าวนามไว้ ณ ที่นี้ ที่คอยให้ความช่วยเหลือให้การจัดทำโครงการให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่าโครงการฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์แก่ผู้สนใจไม่มากนักน้อย

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(5)
สารบัญตาราง	(7)
บทที่ 1 บทนำ	
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ	
ประวัติบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	3
ปณิธานของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	3
ผังองค์กร	5
แผนที่บริษัท	6
ผลิตภัณฑ์ของบริษัท	7
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง	14
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งแบบ DOOR TO DOOR SERVICE	35
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งอะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์	39
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่ง	42
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพและข้อกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง	62
นิยามศัพท์	72
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหาของการขนส่งอะไหล่รถยนต์	
กระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ DOOR TO DOOR SERVICE	77
ขั้นตอนการขนส่งสินค้า ที่รวดเร็วและประหยัดเวลาในการขนส่ง	78
ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งอะไหล่รถยนต์	79

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ ในการลดต้นทุนการจัดทำโครงการ	80
นำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและการประกอบอาชีพในอนาคต	82
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	
สรุป	83
ข้อเสนอแนะ	84
บรรณานุกรม	86
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก ใบบันทึกปฏิบัติโครงการ	88
ภาคผนวก ข ผังโมเดลและขั้นตอนการทำโมเดล	90
ภาคผนวก ค ศึกษาดูงานที่บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ	95
ภาคผนวก ง งบประมาณการทำโครงการ	98
ประวัติผู้จัดทำ	99
ใบคะแนนสอบนำเสนอโครงการ	100
อักษรวิสุทธิ	101

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 หน้าบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	4
ภาพที่ 2.2 ฝั่งองค์กร บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	5
ภาพที่ 2.3 แผนที่ บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	6
ภาพที่ 2.4 ผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	7
ภาพที่ 2.5 ผลิตภัณฑ์ใส่กรองของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	8
ภาพที่ 2.6 ผลิตภัณฑ์ลูกป็นของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	9
ภาพที่ 2.7 ผลิตภัณฑ์หัวอัดจารบีของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	10
ภาพที่ 2.8 ผลิตภัณฑ์สปริงกดคัลท์ซ์ของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	11
ภาพที่ 2.9 ผลิตภัณฑ์ซีลลื้อของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	12
ภาพที่ 2.10 ผลิตภัณฑ์น้ำมันของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	13
ภาพที่ 3.1 การขนส่งทางน้ำ	15
ภาพที่ 3.2 การขนส่งทางรถไฟ	16
ภาพที่ 3.3 การขนส่งทางรถยนต์	17
ภาพที่ 3.4 การขนส่งทางอากาศ	19
ภาพที่ 3.5 โครงสร้างรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย	20
ภาพที่ 3.6 แสดงสัดส่วนการใช้ปริมาณน้ำมันแยกตามประเภทการขนส่ง	22
ภาพที่ 3.7 สัดส่วนต้นทุน Logistics ต่อ GDP ปี 2549	29
ภาพที่ 3.8 แสดงประสิทธิภาพการขนส่งต่อพลังงาน 1 ลิตร	30
ภาพที่ 3.9 บริการขนส่งแบบ Door to Door SERVICE	38
ภาพที่ 3.10 การขนส่ง	42
ภาพที่ 3.11 การขนส่งทางบก	45
ภาพที่ 3.12 การขนส่งทางอากาศ	47
ภาพที่ 3.13 เส้นทางการขนส่ง	48
ภาพที่ 3.14 การกำหนดเส้นทางแบบเดิม	49
ภาพที่ 3.15 การกำหนดเส้นทางแบบใหม่โดยการแวะส่งสินค้าหลายจุด	49
ภาพที่ 3.16 การจัดส่งชิ้นส่วน โดยตรงจากผู้ผลิตและ การจัดส่งด้วยระบบวิ่งรอบ (Milk Run)	50
ภาพที่ 3.17 การขนส่งในปัจจุบัน	51
ภาพที่ 3.18 การขนส่งแบบ 2 ทิศทาง	51
ภาพที่ 3.19 การประสานงานขนส่ง	55

สารบัญญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 3.20 แผนที่ ผ่านระบบ GPS	55
ภาพที่ 3.21 การดู GPS ผ่านคอมพิวเตอร์และสมาร์ตโฟน	56
ภาพที่ 3.22 การดู GPS ย้อนหลัง 6 เดือน	56
ภาพที่ 3.23 การดูแผนที่ผ่านระบบ GPS รูปแบบเสมือนจริง	57
ภาพที่ 3.24 แผนที่จุดสำคัญมากกว่า 500,000 จุด	57
ภาพที่ 3.25 หนังสือรับรองที่ได้รับอนุญาตจากกรมขนส่งทางบก	58
ภาพที่ 3.26 ข้อมูลการกระทำผิดเงื่อนไขที่ได้จากระบบ GPS	59
ภาพที่ 3.27 การขั้บรถระยะเวลาที่กำหนดในรอบ 24 ชั่วโมง	59
ภาพที่ 3.28 การขั้บรถโดยไม่แสดงตัวผู้ขั้บรถ หรือใช้ใบอนุญาตผิดประเภท	60
ภาพที่ 3.29 การปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ	61
ภาพที่ 3.30 การเลือก GPS มาตรฐานกรมขนส่ง	62
ภาพที่ 3.31 อัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด	70
ภาพที่ 4.1 การขนส่งสินค้าของทางบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	77
ภาพที่ 4.2 เตรียมเอกสาร	78
ภาพที่ 4.3 การขนส่งของทางไปรษณีย์แบบ EMS	78
ภาพที่ 4.4 เส้นทางรถขนส่งมีถนนที่คับแคบ	79
ภาพที่ 4.5 การจราจรติดขัด ทำให้การขนส่งสินค้าเกิดการล่าช้ากว่าที่กำหนด	80
ภาพที่ 4.6 ตรวจสอบความถูกต้องก่อนทำการปรี้นเอกสาร	80
ภาพที่ 4.7 การนำกระดาษชานอ้อยมาทำโมเดล	81
ภาพที่ 4.8 การศึกษาดูงานที่บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด	82
ภาพที่ 5.1 การเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดส่งให้กับลูกค้า	84
ภาพที่ 5.2 ลูกค้าทำการตรวจเช็คสินค้าก่อนทำการเซ็นรับ	84

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขาเข้า – ขาออก	21
ตารางที่ 3.2 ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต	22
ตารางที่ 3.3 การขนส่งสินค้าภายในประเทศ	23
ตารางที่ 3.4 การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ	23
ตารางที่ 3.5 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร ขสมก.	24
ตารางที่ 3.6 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร บขส. แยกตามภูมิภาค	24

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

การขนส่งเป็นส่วนสำคัญ และจำเป็นอย่างหนึ่งของ ระบบการจัดจำหน่ายเช่นเดียว เช่นเดียวกับที่เป็นส่วนสำคัญและจำเป็นต่อระบบการผลิตและการขนส่งกล่าวคือระบบขนส่งที่ทันสมัยช่วยในการเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตออกมาเป็นจำนวนมากไปยังสถานที่ต่าง ๆ ในปัจจุบันระบบการขนส่งได้รับการพัฒนาขึ้นเป็นอันมาก ทำให้ระบบการจัดจำหน่ายสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น การขนส่งมีความสำคัญต่อระบบจัดจำหน่ายในการให้ อรรถประโยชน์ทางด้านสถานที่และเวลาอย่างมาก อย่างไรก็ตามการขนส่งมีข้อจำกัดอยู่เหมือนกัน คือ ค่าใช้จ่ายด้านขนส่งเป็นค่าใช้จ่ายที่มีความสำคัญเป็นอันดับสามรองลงมาจากค่าใช้จ่ายด้าน แรงงาน ดังนั้นธุรกิจจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงการพิจารณาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้

ความสามารถในการจัดส่งสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้วยระยะเวลาในการจัดส่งที่สั้นที่สุด ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะผลักดันให้ธุรกิจประสบความสำเร็จได้ จะเห็น ได้ว่าการขนส่งสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วยการสร้างความสะดวกทั้งด้านเวลาและสถานที่ ส่งผลให้บริษัทที่มี การจัดการการขนส่งที่ดีสามารถสร้างมาตรฐานได้ว่า จะมีสินค้าเพียงพอที่จะจัด จำหน่าย ณ สถานที่และเวลาที่ลูกค้าต้องการ ซึ่งถือได้ว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานของความสามารถในการ แข่งขันของแต่ละบริษัท การที่จะได้มาซึ่งความสำเร็จด้านงานขนส่งจำเป็นต้องเข้าใจถึง การ ปฏิบัติงานที่ซับซ้อนซึ่งบริษัทจำเป็นต้องประสานงานในส่วนของการรับสินค้าเข้าและการส่ง สินค้าออกที่มีความหลากหลาย รวมถึงส่วนของสินค้าก็จะถูกจัดการ โดยการขนย้ายไปยังจุดต่าง ๆ ซึ่งความเป็นเจ้าของในตัวสินค้าก็จะเปลี่ยนแปลงไปด้วย

ดังนั้น ผู้จัดทำโครงการ จึงมีแนวคิดที่จะดำเนิน การศึกษาขบวนการขนส่งอะไหล่ รถยนต์ แบบ DOOR TO DOOR กรณีศึกษา บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด เพื่อขนส่งสินค้า ให้กับลูกค้าแบบประตูถึงประตูบ้าน มีความรวดเร็วในการขนส่ง และต้องให้ความแม่นยำในการ เส้นทางการขนส่ง การขนส่งแบบนี้จะเพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้าเป็นอย่างมากเพราะ ลูกค้าสามารถตรวจสอบ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อการศึกษากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ DOOR TO DOOR
2. เพื่อศึกษาขั้นตอนการขนส่งสินค้า ที่รวดเร็วและประหยัดเวลาในการขนส่ง
3. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งอะไหล่รถยนต์
4. เพื่อนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและการประกอบอาชีพใน

อนาคต

5. เพื่อนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ ในการลดต้นทุนการจัดทำ

โครงการ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เข้าใจถึงขบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์ให้กับลูกค้า แบบ DOOR TO DOOR
2. รู้ขั้นตอนการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วและประหยัดเวลาในการขนส่งอะไหล่รถยนต์
3. รับรู้ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ในระหว่างการขนส่งอะไหล่รถยนต์
4. สามารถนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและการประกอบอาชีพใน

อนาคต

5. ได้นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ในการลดต้นทุน และงบประมาณของการจัดทำโครงการ

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

ประวัติบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด

บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด มีความมุ่งมั่นในการรักษาสิ่งแวดล้อมด้วยการรักษาสิ่งแวดล้อมภายใน และรอบๆ บริษัท เช่นการจัดเก็บน้ำมันเก่า และเคมีภัณฑ์ที่ใช้แล้วให้เป็นที่ และ การจัดเก็บขยะที่เป็นพิษต่อสิ่งแวดล้อม กิจกรรมหลักของบริษัท คือ การซ่อมบำรุงรถบรรทุก ภายใต้ข้อกำหนดเรื่องโรงงานสีเขียว ซึ่งบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ ได้ดำเนินการมาโดยตลอด ตั้งแต่การนำวัสดุและเคมีภัณฑ์ที่ใช้แล้ว ไปกำจัดอย่างถูกต้อง ทั้งนี้ บริษัทมุ่งมั่นที่จะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีเป้าหมายในการรักษาสิ่งแวดล้อม และการอยู่ร่วมกับธรรมชาติอย่างยั่งยืน

ผู้บริหาร ประธานบริษัท : คุณ รังสรรค์ สุระประสิทธิ์

ชื่อ บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ

ที่อยู่ 333 หมู่ 5 ถนนศรีนครินทร์ ตำบลบางเมือง อำเภอเมืองสมุทรปราการ
 จังหวัด สมุทรปราการ 10270

ก่อตั้งบริษัท 24 มกราคม 2539

งบลงทุน 15 ล้านบาท

ประเภทธุรกิจ ซ่อม – ขายอะไหล่รถบรรทุก

ปณิธานของบริษัท

1. พัฒนาคุณภาพและพัฒนาตนเอง
2. เพิ่มพูนทักษะและก้าวให้ทันโลก
3. มุ่งมั่นสร้างความชำนาญอย่างมืออาชีพ



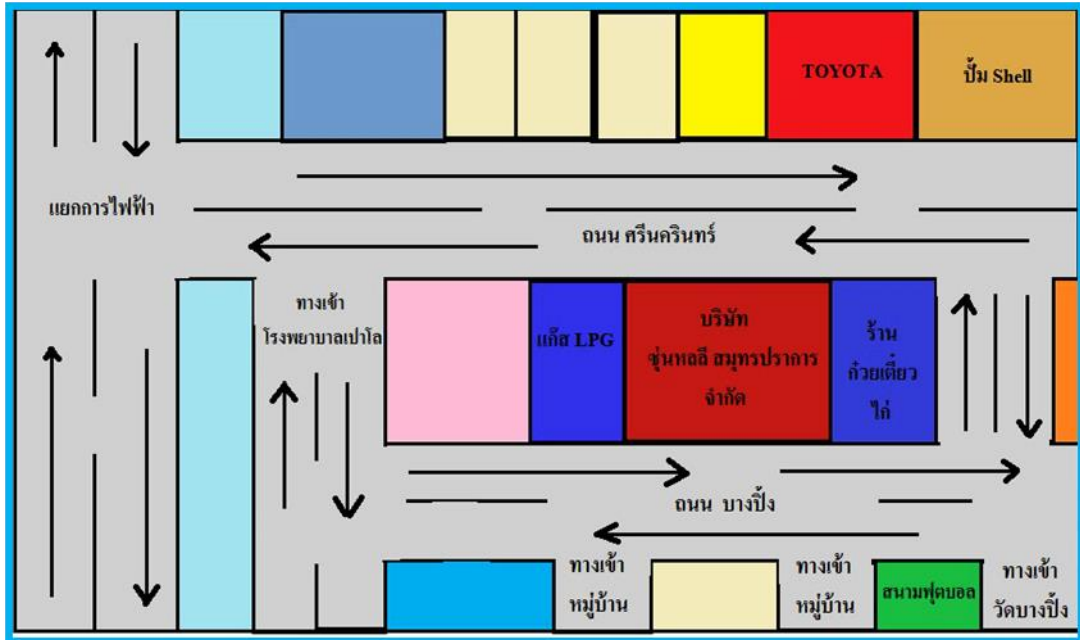
ภาพที่ 2.1 หน้าบริษัท ศูนย์หี สมุทรปราการ จำกัด

ผังองค์กร



ภาพที่ 2.2 ผังองค์กร บริษัท ซันทรี สมุทรปราการ จำกัด

แผนที่บริษัท



ภาพที่ 2.3 แผนที่ บริษัท ชุณหาลี สมุทรปราการ จำกัด

ผลิตภัณฑ์ของบริษัท



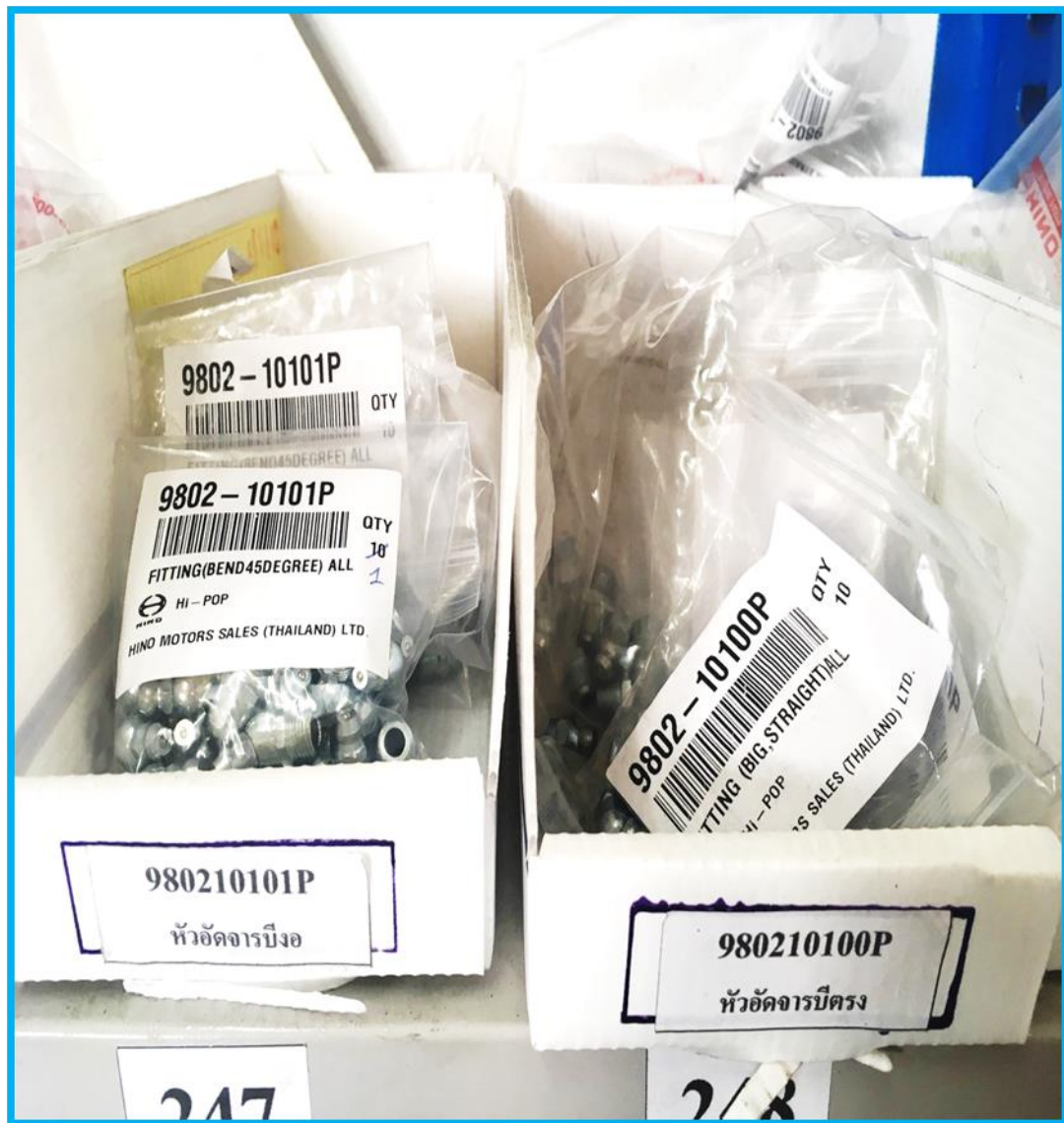
ภาพที่ 2.4 ผลิตภัณฑ์เคมีภัณฑ์ของบริษัท ชู่นหลี สมุทรปราการ จำกัด



ภาพที่ 2.5 ผลิตภัณฑ์ที่ใส่กรองของบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด



ภาพที่ 2.6 ผลิตภัณฑ์ลูกปืนของบริษัท ชูन्हลี สมุทรปราการ จำกัด



ภาพที่ 2.7 ผลิตภัณฑ์หัวัดจารบีของบริษัท ชุนหลี สมุทรปราการ จำกัด



ภาพที่ 2.8 ผลิตภัณฑ์สปริงกดคลัทช์ของบริษัท ชูณหิ สมุทรปราการ จำกัด



ภาพที่ 2.9 ผลิตภัณฑ์ซีลล้อยางของบริษัท ชูณหลี สมุทรปราการ จำกัด



ภาพที่ 2.10 ผลิตภัณฑ์น้ำมันของบริษัท ชู้นหลี สมุทรปราการ จำกัด

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้รับผิดชอบโครงการได้ทำการศึกษา เรื่องการศึกษาขบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ DOOR TO DOOR SERVICE กรณีศึกษาบริษัท ชูณหิ สมุทรปราการ จำกัด ซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งแบบ DOOR TO DOOR SERVICE
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งอะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์
4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่ง
5. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพและข้อกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง
6. นิยามศัพท์

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง

ความหมายของการขนส่ง

การขนส่ง คือการเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง การขนส่งแบ่งออกเป็นหมวดใหญ่ดังนี้ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และ อื่นๆ เราสามารถพิจารณาการขนส่งได้จากหลายมุมมอง โดยคร่าว ๆ แล้ว เราจะพิจารณาในสามมุมมองคือ มุมของโครงสร้างพื้นฐาน, ยานพาหนะ, และการดำเนินการ โครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาโครงข่ายการขนส่งที่ใช้ เช่น ถนน ทางรถไฟ เส้นทางการบิน คลอง หรือ ท่อส่ง รวมไปถึงสถานีการขนส่ง เช่น ท่าอากาศยาน สถานีรถไฟ ท่ารถ และ ท่าเรือ ในขณะที่ ยานพาหนะ คือสิ่งที่เคลื่อนที่ไปบนโครงข่ายนั้น เช่น รถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน เรือ ส่วน การดำเนินการ นั้นจะสนใจเกี่ยวกับการควบคุมระบบ เช่น ระบบจราจร ระบบควบคุมการบิน และนโยบาย เช่นวิธีการจัดการเงินของระบบ เช่นการเก็บค่าผ่านทาง หรือการเก็บภาษีน้ำมัน เป็นต้น

ประเภทของการขนส่ง

ประเภทของการขนส่ง คือ การขนส่งมีความเจริญก้าวหน้าและมีพัฒนาการมากยิ่งขึ้น มีวิธีการขนส่งให้ผู้ประกอบการธุรกิจเลือกหลายวิธี ผู้ประกอบการธุรกิจต้องเลือกวิธีการขนส่งให้เหมาะสมกับธุรกิจของตนเอง และประเภทของการขนส่งมีที่ประเภท กิชนิดซึ่งสามารถจำแนกการขนส่งได้ 5 ประเภท ดังนี้

1. การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)

คือ การขนส่งทางน้ำ เป็นวิธีการขนส่งเก่าแก่มีมาตั้งสมัยโบราณ โดยการใช้แม่น้ำ ลำคลองเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้า รวมถึงการขนส่งทางทะเล ซึ่งส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางน้ำนี้เหมาะสมกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ขนส่งได้ปริมาณมาก เป็นสินค้าที่ยากแก่การเสียหาย เช่น ทราย์ แร่ ข้าวเปลือก เครื่องจักร ยางพารา เป็นต้น

ส่วนประกอบของการขนส่งทางน้ำ

- ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ
- อุปกรณ์การขนส่ง คือ เรือ ได้แก่ เรือโดยสาร เรือสินค้าและเรือเฉพาะกิจ เช่น เรือลากจูง เรือประมง ฯลฯ
- ท่าเรือ
- เส้นทางเดินเรือ



ภาพที่ 3.1 การขนส่งทางน้ำ

ข้อดี ข้อเสียของการขนส่งทางน้ำ มีดังนี้

ข้อดี

- อัตราค่าขนส่งถูกกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางอื่น
- ขนส่งได้ปริมาณมาก
- มีความปลอดภัย
- สามารถส่งได้ระยะไกล ๆ

ข้อเสีย

- มีความล่าช้าในการขนส่งมาก
- ในฤดูน้ำลดหรือฤดูร้อน น้ำอาจมีน้อย ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง เพราะเรือ
เกยตื้นได้
- ไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการขนส่งได้ขึ้นอยู่กับภูมิอากาศและภูมิ
ประเทศ

2. การขนส่งทางบก (Road or Motor Transportation) จำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

2.1 การขนส่งทางรถไฟ (Railroads) การขนส่งทางรถไฟ เป็นเส้นทางการลำเลียงที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย ดำเนินงานโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นรัฐวิสาหกิจ เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าหนัก ๆ ปริมาณมากและในระยะทางไกล อัตราค่าบริการไม่แพงการขนส่งทางรถไฟจะมีกำหนดเวลาออกและถึงจุดหมายปลายทางในระยะเวลาแน่นอน และมีความปลอดภัยจากการเสียหายของสินค้า

2.1.1 รถปิด คือ รถไฟที่ปิดทุกด้าน เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่เสียหายง่าย
เมื่อถูกแดดถูกฝน

2.1.2 รถเปิด คือ รถไฟที่ไม่มีหลังคา เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่ไม่เสียหาย
เมื่อถูกแดดถูกฝน

2.1.3 รถเฉพาะกิจ คือ รถไฟที่ออกแบบสำหรับใช้เฉพาะงาน เช่น รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกปูนซีเมนต์ รถบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น - เส้นทางรถไฟ ซึ่งมีอยู่ทั่วประเทศ



ภาพที่ 3.2 การขนส่งทางรถไฟ

ข้อดี

- ประหยัด ขนส่งสินค้าได้จำนวนมากหลายชนิด
- รวดเร็ว สามารถขนส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดเวลาที่ต้องการ
- สะดวก เพราะมีตู้หลายชนิดให้เลือกเพื่อความเหมาะสมกับสินค้า
- ปลอดภัยสูง เมื่อเทียบกับเส้นทางอื่น
- ขนส่งได้ทุกสภาพดินฟ้าอากาศ

ข้อเสีย

- ไม่สามารถขนส่งสินค้าให้ถึงที่ต้องการขนถ่ายได้
- ความยืดหยุ่นมีน้อย เพราะมีเส้นทางตายตัว
- มีความคล่องตัวน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่น เพราะมีกฎระเบียบมาก
- ไม่เหมาะสมกับผู้ส่งสินค้านำรายย่อย ปริมาณน้อย

2.2 การขนส่งทางรถยนต์ (Motor Transportation) หรือรถบรรทุก (Truck Transportation) การขนส่งทางรถยนต์หรือทางรถบรรทุก ถือเป็นหัวใจของการขนส่งทางบก ทั้งนี้ในปัจจุบันรัฐบาลได้มีการสร้างถนน ขยายถนนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดต่างๆ ได้อย่างทั่วถึง โดยมีกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ซึ่งการขนส่งทางรถยนต์หรือทางรถบรรทุกนั้น สามารถแก้ปัญหาในด้านการจำหน่าย สินค้าของพ่อค้าได้เป็นอันมาก เพราะการขนส่งสินค้าสะดวก รวดเร็ว สามารถส่งสินค้าไปถึงผู้ใช้ได้โดยตรง

ส่วนประกอบของการขนส่งทางรถยนต์หรือรถบรรทุก

- ผู้ประกอบการ อาจเป็นรัฐหรือเอกชนดำเนินงานก็ได้ หรือเป็นการดำเนินงานร่วมกันก็ได้ เช่น รถยนต์รับจ้าง
- อุปกรณ์ในการขนส่ง ได้แก่ รถยนต์ และรถบรรทุก
- ถนนหรือเส้นทางเดินรถข้อดีข้อเสียของการขนส่งทางรถยนต์



ภาพที่ 3.3 การขนส่งทางรถยนต์

ข้อดี

- บริการได้ถึงที่โดยไม่ต้องมีการขนถ่าย
- ขนส่งสินค้าได้ตลอดเวลาตามความต้องการของลูกค้า
- สะดวก รวดเร็ว
- เหมาะกับการขนส่งระยะสั้นและระยะกลาง
- เป็นตัวเชื่อมในการขนส่งแบบอื่นที่ไม่สามารถไปถึงจุดหมาย ได้โดยตรง

ข้อเสีย

- ค่าขนส่งสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟ
- มีความปลอดภัยต่ำ เกิดอุบัติเหตุบ่อย
- ขนส่งสินค้าได้ปริมาณและขนาดจำกัด
- กำหนดเวลาแน่นอนไม่ได้ ขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรและดินฟ้าอากาศ

3. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)

การขนส่งทางอากาศมีความสำคัญมากในปัจจุบัน โดยเฉพาะการขนส่งระหว่างประเทศเพราะทำการขนส่งได้รวดเร็วกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ ไม่เสียเวลาในการขนส่งนาน สะดวกและปลอดภัย เหมาะกับการขนส่งสินค้าประเภทที่สูญเสียง่าย เช่น ผัก ผลไม้ ดอกไม้ เป็นต้นหรือสินค้าที่ต้องการส่งจงมาด้วยความรวดเร็วแก่การใช้งาน ถ้าล่าช้า อาจเกิดความเสียหายได้ไม่เหมาะสมกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ น้ำหนักมากและสินค้าน่าราคาสูง ๆ ไม่รีบร้อนในการขนส่ง ซึ่งการขนส่งประเภทนี้ทำให้ธุรกิจสามารถขยายตัวได้รวดเร็วทั้งในและต่างประเทศ แต่ค่าใช้จ่ายแพงกว่าการขนส่งประเภทอื่น

ส่วนประกอบของการขนส่งทางอากาศ

ผู้ประกอบการ ได้แก่ บริษัทการบิน ให้บริการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ

อุปกรณ์ในการขนส่ง ได้แก่ เครื่องบิน แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

1. เส้นทางบิน คือ เส้นทางที่กำหนดจากแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง มี 2 ลักษณะ
 - เครื่องบินโดยสาร ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร
 - เครื่องบินบรรทุกสินค้า ให้บริการขนส่งเฉพาะสินค้า
 - เครื่องบินแบบผสม, ให้บริการทั้งผู้โดยสารและสินค้าภายในลำเดียวกัน
2. เส้นทางในอากาศ
3. เส้นทางบนพื้นดิน

สถานีในการขนส่งหรือท่าอากาศยาน เป็นบริเวณที่ใช้สำหรับการขึ้นลงของเครื่องบิน ประกอบด้วย

- อาคารสถานี

- ทางวิ่งและทางขับ
- ลานจอด



ภาพที่ 3.4 การขนส่งทางอากาศ

ข้อดี

- สะดวก รวดเร็วที่สุด
- สามารถขนส่งกระจายไปทั่วถึงได้อย่างกว้างขวางทั้งในประเทศและระหว่าง

ประเทศ

- สามารถขนส่งไปในท้องถิ่นที่การขนส่งประเภทอื่นไปไม่ถึงหรือไปยากลำบาก
- เหมาะกับการขนส่งระยะไกลๆ
- เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่เสี่ยงง่าย จำเป็นต้องถึงปลายทางรวดเร็ว
- ขนส่งได้หลายเที่ยวในแต่ละวัน เพราะเครื่องบินขึ้นลงได้รวดเร็ว

ข้อเสีย

- ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงกว่าประเภทอื่น
- จำกัดขนาดและน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกจะมีขนาดใหญ่และน้ำหนักมาก

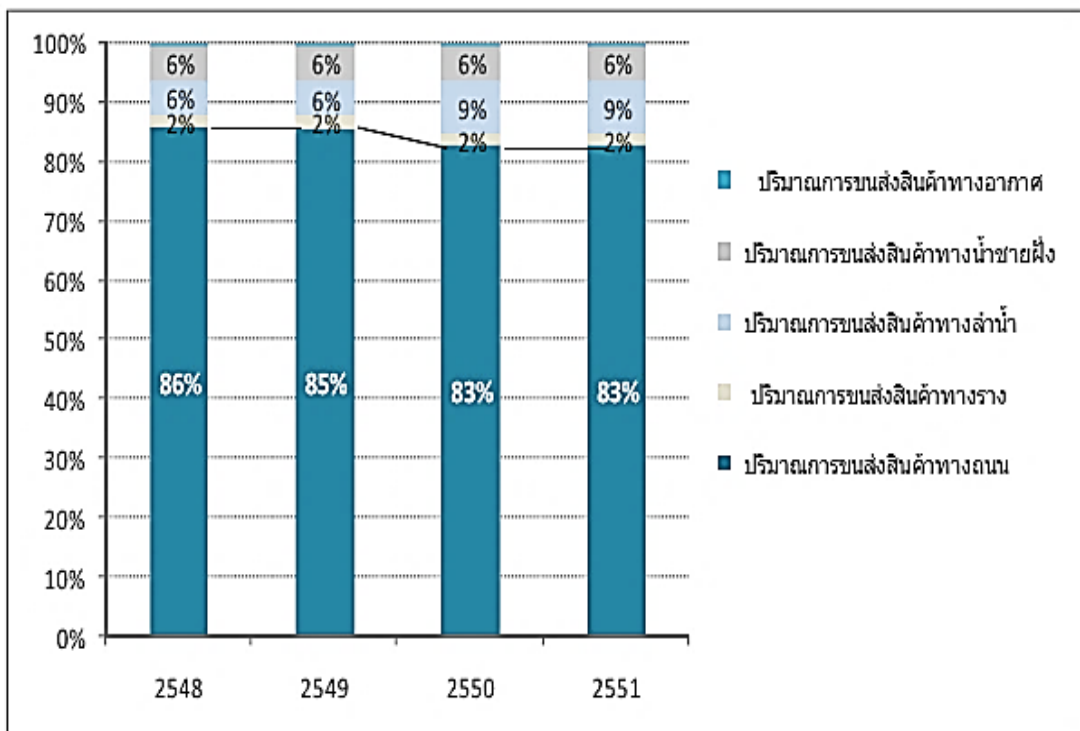
ไม่ได้

- บริการขนส่งได้เฉพาะเมืองที่มีท่าอากาศยานเท่านั้น
- การขนส่งขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ
- การลงทุนและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาอุปกรณ์สูง
- มีความเสี่ยงภัยอันตรายสูง

การขนส่ง (Introduction to Transport)

การขนส่งเปรียบเสมือนเส้นเลือดที่นำปัจจัยการผลิต และผลผลิตไปยังที่ต่าง ๆ ที่มีความต้องการ ดังนั้น การขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุน โดยเปรียบเทียบต่ำจึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่

สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศอย่างยั่งยืน และยังเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อีกด้วย ที่ผ่านมามีตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 ประเทศไทยมีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อผลักดันให้เกิดการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทำให้มีการก่อสร้างถนนและขยายถนน 4 ช่องจราจรไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ ผลที่ตามมาคือการขนส่งทางถนนจึงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศโดยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 แต่เมื่อไม่นานมานี้ รัฐบาลได้มีนโยบายให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรางและทางน้ำสำหรับการขนส่งจำนวนมาก ๆ เนื่องจากการขนส่งทั้งสองรูปแบบมีต้นทุนต่อหน่วยโดยเปรียบเทียบต่ำกว่าการขนส่งทางถนน ซึ่งสามารถสะท้อนโครงสร้างรูปแบบการขนส่งและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งของประเทศ



ภาพที่ 3.5 โครงสร้างรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

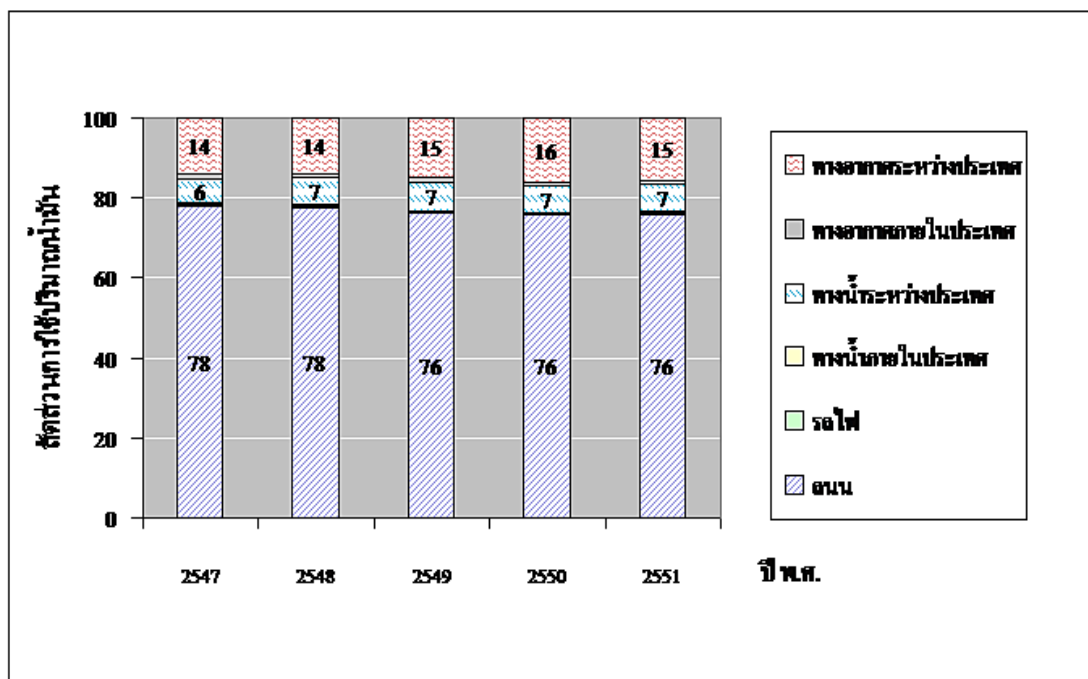
เป็นการแสดงสัดส่วนการขนส่งสินค้าที่สะท้อนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งของประเทศในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2548-2551 โดยจะเห็นว่า การขนส่งทางถนนยังคงมีความสำคัญและมีสัดส่วนมากที่สุด การขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและทางชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ส่วนการขนส่งทางรางยังคงมีสัดส่วนคงที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางและทางน้ำยังต้องใช้เวลาอีกค่อนข้างมากที่จะปรับเปลี่ยนโครงสร้างให้มีความสมดุลมากยิ่งขึ้น ดังนั้น การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนจึงมีความสำคัญและจำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

นอกจากการขนส่งทางถนนจะมีความสำคัญสำหรับการขนส่งภายในประเทศแล้ว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยพิจารณาจากปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศทั้งขาเข้าและขาออกสามารถแสดงได้ตามตารางที่ 1.1 และในอนาคตคาดว่าจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนเพิ่มมากขึ้นตามความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนในระดับ ทวิภาคีและพหุภาคีในกรอบความร่วมมือต่าง ๆ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) และกรอบอาเซียน เป็นต้น การขนส่งทางถนนของไทยจึงจะมีความสำคัญในการเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการบริการในภูมิภาคนี้ด้วย

การขนส่งสินค้า	ขาเข้า		ขาออก	
	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551	ปี พ.ศ. 2550	ปี พ.ศ. 2551
ทางเรือ	101,774	99,370	92,812	93,907
ทางรถไฟ	77	70	685	296
ทางรถยนต์	3,417	7,737	7,751	8,372
ทางเครื่องบิน	223	241	462	418
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	8,481	6,200	1	2
รวม	113,972	113,618	101,711	102,996

ตารางที่ 3.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ขาเข้า – ขาออก

การขนส่งทุกประเภทต้องอาศัยเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนยานพาหนะ เมื่อพิจารณาปริมาณน้ำมันที่ใช้ในภาคการคมนาคมขนส่ง ในปี พ.ศ. 2551 พบว่าการขนส่งทางถนนมีการใช้น้ำมันเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 70 เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นสามารถแสดงได้ตามรูปที่ 1.2 การใช้พลังงานจำนวนมากในการขนส่งทางถนนจึงเป็นประเด็นสำคัญในเรื่องของประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาพรวมของประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีความพยายามในการคิดค้นพลังทดแทนในรูปแบบอื่น ๆ ได้แก่ ไบโอดีเซล เอทานอล ก๊าซธรรมชาติ พลังงานไฟฟ้า และพลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น ซึ่งปริมาณการใช้พลังงานทดแทนดังกล่าวยังมีไม่มากนัก



ภาพที่ 3.6 แสดงสัดส่วนการใช้ปริมาณน้ำมันแยกตามประเภทการขนส่ง

ภาคการผลิต	หน่วย: ล้านบาท				
	2549	2550	2551	2552	2553
การเกษตร	790,175	848,688	978,015	959,483	1,173,661
เหมืองแร่และหิน	257,607	278,906	314,660	305,306	340,457
สินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร	2,548,507	2,790,778	2,976,996	2,866,757	3,407,221
การก่อสร้าง	245,217	263,388	266,602	260,502	286,897
การคมนาคมขนส่งและสื่อสาร	620,610	690,709	701,265	711,128	740,372
รถจักรยานยนต์และสินค้าครัวเรือน	1,219,311	1,311,135	1,385,845	1,409,266	1,582,702
อื่นๆ	2,166,882	2,345,871	2,466,786	2,546,495	2,579,290
รวม GDP	7,848,309	8,529,475	9,090,169	9,047,937	10,110,600

ตารางที่ 3.2 ผลิตภัณ์ที่มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต

ในปี 2554 พบว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทางถนนมีมูลค่าสูงสุด 405.537 ล้านบาทจากมูลค่าการขนส่งรวม 493.536 ล้านบาท

การขนส่งสินค้า	หน่วย:ล้านบาท				
	2550	2551	2552	2553	2554
ทางถนน	428,123	424,456	423,677	419,318	405,537
ทางรถไฟ	11,055	12,807	11,133	11,288	10,667
ทางน้ำภายในประเทศ	47,229	47,678	41,561	48,185	48,185
ชายฝั่งทะเล	31,216	29,615	29,311	29,004	31,071
ทางอากาศ	110	106	103	121	131
รวม	517,733	514,671	505,785	507,916	493,536

ตารางที่ 3.3 การขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ส่วนการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ พบว่าจำนวนการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศที่ใช้บริการขนส่งทุกรูปแบบมีสูงถึง 642.31 ล้านบาท ซึ่งเดินทางโดยสาร ขสมก. สูงสุด จำนวน 374.91 ล้านบาทซึ่งมีจำนวนลดน้อยลงจากปี 2550 อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากมีระบบการขนส่งมวลชน คือรถไฟฟ้าชานชาลา และรถไฟฟ้าใต้ดิน จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร ขสมก. นิยมใช้รถโดยสารปรับอากาศ 198.74 ล้านคน

จำนวนผู้โดยสาร	หน่วย:พันคน				
	2550	2551	2552	2553	2554
รถโดยสาร ขสมก.	613,475	585,160	406,375	382,682	374,906
รถโดยสาร บขส.	12,045	12,067	11,038	10,834	10,545
รถไฟ	45,050	47,835	47,939	44,535	44,054
รถไฟไฟฟ้าใต้ดิน	59,686	61,418	63,419	64,553	69,502
ทางน้ำ	127,952	119,247	114,322	110,943	112,115
ทางอากาศ	26,614	26,802	26,420	26,935	31,184
รวม	884,830	852,529	669,513	640,480	642,305

ตารางที่ 3.4 การขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ

จำนวน ผู้โดยสาร	หน่วย:พันคน				
	2550	2551	2552	2553	2554
รถโดยสาร ธรรมดา	340,526	326,652	184,558	175,329	176,169
รถโดยสาร ปรับอากาศ	272,949	258,508	221,817	207,353	198,737
รวม	613,475	585,160	406,375	382,682	374,906

ตารางที่ 3.5 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร ขสมก.

ภาค	หน่วย:คน						
	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
ภาคเหนือ	3,028,744	2,860,072	2,882,694	2,882,469	2,782,694	2,985,985	3,140,001
ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ	1,155,708	2,167,077	2,264,246	2,164,856	2,254,246	2,367,062	2,563,231
ภาคตะวันออก	564,356	591,386	655,276	657,527	655,276	698,647	645,734
ภาคใต้	1,802,451	1,668,780	1,706,728	1,616,783	1,706,728	1,727,022	1,484,570
ภาคกลาง	4,253,474	3,590,577	3,452,486	3,465,487	3,453,488	3,585,489	3,751,197
รวม	10,804,733	10,877,895	10,961,430	10,787,122	10,852,432	11,364,205	11,584,733

ตารางที่ 3.6 จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถโดยสาร บขส. แยกตามภูมิภาค

ความหมายของการขนส่ง (Definition of Transportation)

ความหมายของการขนส่ง ตามพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน

คำว่า “ขน” หมายถึง การเอาสิ่งของจำนวนมาก บรรทุกหรือหาบหามด้วยอาการใด ๆ ก็ตาม จากแห่งหนึ่งไปอีกแห่งหนึ่ง

คำว่า “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ ยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

คำว่า “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนและส่ง

ความหมายของการขนส่ง ตามพจนานุกรมไทย

คำว่า “ขน” หมายถึง การนำเอาของหลายๆ จากที่แห่งหนึ่งไปไว้ในอีกแห่งหนึ่ง

คำว่า “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

คำว่า “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจเนื่องด้วยการนำไปและนำมา หรือ ขนและส่ง

ความหมายของการขนส่ง ตามสารานุกรมไทย

คำว่า “การขนส่ง” การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนที่ของมนุษย์ สัตว์ สิ่งของ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์ของมนุษย์

ความหมายของการขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497

ได้บัญญัตินิยามศัพท์ในมาตรา 4 ว่าการขนส่ง หมายความว่า “การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่ง”

เครื่องอุปกรณ์การขนส่ง หมายถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งเครื่องทุ่นแรงด้วยและในพระราชบัญญัตินี้และได้แบ่งลักษณะของการประกอบการขนส่งออกเป็น

“ การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

“การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

“การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง

“การรับจัดขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมบุคคล หรือสิ่งของและจัดให้บุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ในความรับผิดชอบของผู้จัดขนส่ง

ความหมายของการขนส่ง ของวิชาเศรษฐศาสตร์

คำว่า “การขนส่ง” เป็นกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ที่จะจัดให้มีการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ และสิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง

“การขนส่ง” หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของต่างๆ ด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์และเกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ

จากคำจำกัดความข้างต้นนี้พอที่จะกล่าวได้ว่า การขนส่งประกอบด้วยลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้ คือ

1. เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของ จากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง

2. การเคลื่อนย้ายนั้น จะต้องกระทำด้วยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการขนส่ง

3. จะต้องเป็นไปตามความต้องการ และเกิดอรรถประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ผู้ที่

ทำการขนส่ง

อรรถประโยชน์ที่เกิดจากการขนส่ง

ดังได้กล่าวมาแล้ว เกี่ยวกับเรื่องประโยชน์ของการขนส่ง ในส่วนนี้จะพิจารณาการขนส่งซึ่งก่อให้เกิดอรรถประโยชน์และมูลค่า โดยจะทำความเข้าใจกับคำว่า อรรถประโยชน์ (Utility) กันก่อน แล้วจึงพิจารณาในเรื่องอรรถประโยชน์ด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

อรรถประโยชน์ (Utility) เป็นความสามารถของสินค้าหรือบริการต่าง ๆ รับผิดชอบต่อความต้องการของ บุคคล เวลาใด เวลาหนึ่ง ซึ่งจะมี ค่ามากขึ้นเพียงใด ขึ้นอยู่กับ ความต้องการของ

บุคคลนั้น ในเวลานั้นด้วยเราสามารถแบ่งอรรถประโยชน์ออกเป็น 4 ประการ ดังนี้

1. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับรูปแบบ เป็นอรรถประโยชน์ที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงหรือแปรสภาพ ของสินค้าและการบริการจากวัตถุดิบให้เป็นสินค้าหรือบริการที่สำเร็จรูป เช่น การแปรสภาพหินเป็นอัญมณี ประเภทพลอยเป็นสินค้าซึ่งพร้อมที่จะขายได้ เป็นอรรถประโยชน์ที่เป็นการเปลี่ยนแปลงรูปร่างลักษณะของ สินค้าและการบริการ

2. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่ เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงย้ายเคลื่อนที่หรือเปลี่ยนสถานที่จากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง ซึ่งอาจทำให้มีมูลค่าหรือราคาเปลี่ยนแปลงไป เช่น สินค้าประเภทหนึ่ง เมื่ออยู่ที่นิคมอุตสาหกรรมสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จะมีค่าเพียง 350 บาทต่อชิ้น พอส่งถึง โตโยต้า สำโรงเพื่อประกอบเป็นรถยนต์โตโยต้า ราคาอาจเพิ่มเป็น 420 บาทต่อชิ้น ซึ่งถือว่าเป็นอรรถประโยชน์ที่เกี่ยวกับสถานที่

3. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับเวลา เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการนำสินค้าและบริการไปยังสถานที่ต่าง ได้ทันตามเวลาตามความต้องการของผู้บริโภคได้โดยรวดเร็ว ทำให้สินค้าและบริการนั้น ไม่ล้าสมัย เช่น อาหารสด ผลไม้สด แพ้ชั้นต่างๆ หนังสือพิมพ์รายวัน เป็นต้น

4. อรรถประโยชน์เกี่ยวกับการครอบครองกรรมสิทธิ์ เป็นอรรถประโยชน์ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงการครอบครองกรรมสิทธิ์ในสินค้าและบริการเป็นการเปลี่ยนมือผู้ที่มีกรรมสิทธิ์หรือผู้เป็นเจ้าของ เช่น รถยนต์มิทซูบิชิ เดิมเป็นของโรงงานมิทซูบิชิที่แหลมฉบัง พอประกอบเสร็จส่งไปขายที่สุราษฎร์ธานี นายไทยภักดีซื้อมารถคันนี้ไปก็จะเป็นกรรมสิทธิ์ของนายไทยภักดีทันทีเมื่อโอนรถเสร็จ เป็นต้น

การขนส่งเป็นบริการชนิดหนึ่งที่ช่วยรับผิดชอบต่อความต้องการของมนุษย์ในอันที่จะให้ได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการที่ตนต้องการ หน้าที่สำคัญของการขนส่งคือ เป็นสื่อกลางเชื่อมการผลิตและการบริโภคเข้าหากัน เริ่มจากการผลิต การขนส่งก็ทำหน้าที่เคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตจากแหล่งต่างๆ มาสู่โรงงานเพื่อใช้ในการผลิตเมื่อผลิตเสร็จก็นำมายังคลังสินค้าเพื่อเตรียมจัดส่งให้กับผู้บริโภคในเวลาที่ต้องการและสถานที่ที่ผู้บริโภคสะดวกที่จะซื้อหา

วัตถุประสงค์ของการขนส่ง (Objectives of Transportation)

เราได้ทราบกันมาแล้วว่า การขนส่งนั้นจะต้องประกอบด้วยลักษณะหลายประการ ที่มีอยู่ลักษณะหนึ่งที่จะกล่าวมาถึงในที่นี้ก็คือ วัตถุประสงค์ในการขนส่ง ซึ่งมีจุดมุ่งหมายออกไปตามวัตถุประสงค์ของผู้อื่นที่ต้องการขนส่ง วัตถุประสงค์ของการขนส่งหรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่ง ก็คือ เหตุผลในการขนส่ง สามารถที่จะแยกพิจารณาได้ว่ามีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อการสังคม โดยปกติแล้ว มนุษย์เราจะต้องมีการคบหาสมาคมและติดต่อสัมพันธ์กันตลอดเวลา มีการพบปะพูดคุยกัน แลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลที่อยู่ในกลุ่มเดียวกัน (Internal Group) หรือ อยู่ต่างกลุ่มกัน (External Group) จะต้องมี การ

ติดต่อและไปมาหาสู่กันบ้างไม่มากก็น้อยและเมื่อมีความจำเป็นก็จะต้องติดต่อสัมพันธ์กันเช่นนี้ก็ ขนส่งจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะสามารถสนับสนุนและตอบสนองวัตถุประสงค์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี

2. เพื่อที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพ มนุษย์เรามีความจำเป็นที่จะต้องมีการที่อยู่อาศัย เพื่อใช้เป็นที่พักผ่อนหลับนอน และพร้อมกัน ก็ต้องมีการประกอบอาชีพ เพื่อหารายได้มาดำรงชีพ ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว สถานที่อยู่อาศัยกับสถานที่ประกอบอาชีพนั้นจะอยู่คนละแหล่ง จึงจำเป็นต้อง อาศัยการขนส่งเข้ามาเป็นสื่อกลางในการการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงาน ทั้งนี้ เพื่อให้ มนุษย์สามารถประกอบกิจกรรมตามบทบาทต่าง ๆ

3. เพื่อการเมืองและการปกครอง ในการบริหารประเทศนั้น จำเป็นต้องอาศัยการ ขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมาก เพราะการปกครองที่ดีนั้น จะต้องมีความสามารถในการปกครองให้ ทั่วถึงทุกหนทุกแห่งและเกิดความเจริญทัดเทียมกันให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ พร้อมกันนั้นก็จะต้อง มีการระวังป้องกันประเทศด้วย กล่าวคือรัฐบาลจะต้องปกครองและบริหารประเทศให้ดี และให้ ทั่วถึง ในขณะที่เดียวกันก็ต้องพยายามป้องกันและรักษาความปลอดภัยของประเทศด้วย เพื่อให้ เกิดความเจริญรุ่งเรือง ประชาชนอยู่กันอย่างสงบสุข และเป็นเอกราชสืบไป ด้วยเหตุนี้ จึงต้องอาศัย การขนส่งเข้ามาช่วยส่งเสริมเป็นอันมากด้วย

4. เพื่อการศึกษาหาความรู้ สภาพสังคมปัจจุบันมีความจำเป็นต้องการแสวงหา ความรู้ ประสบการณ์ และสิ่งแปลกๆ ใหม่ ๆ อยู่เสมอ เพื่อพัฒนาตัวเองยุคตลอดเวลา ดังนั้น จึง จำเป็นต้องการศึกษาหาความรู้อยู่เสมอ จึงใช้การขนส่งเข้ามาช่วยในการเดินทางเพื่อศึกษาหา ความรู้ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษาในบริเวณใกล้เคียง ภายในอำเภอ จังหวัด ประเทศ หรือแม้แต่การศึกษาในถิ่นไกล ๆ เช่น ในต่างประเทศ เหล่านี้ต่างก็ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามามีส่วนร่วมด้วยทั้งสิ้น

5. เพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ เมื่อมนุษย์เรามีการประกอบอาชีพ มี การศึกษาหาความรู้ และอื่นๆ แล้ว ก็จะต้องมีการพักผ่อนหย่อนใจไปพร้อมกันด้วย ในการพักผ่อน หย่อนใจนั้น เราอาจจะต้องใช้วิธีการต่าง ๆ แตกต่างกันไป เช่น อ่านหนังสือ ชมภาพยนตร์ เล่น กีฬา ปลูกต้นไม้ เลี้ยงสัตว์ เป็นต้น แต่มีอยู่วิธีหนึ่งที่มนุษย์เรานิยมกันมากที่สุดก็คือ “การท่องเที่ยว (Tourism)” ซึ่งการท่องเที่ยวนี้จะมีแหล่ง จะมีแหล่งท่องเที่ยวอยู่มากมายทั้งในประเทศและ ต่างประเทศ และโดยทั่วไปจะเป็นตามชายทะเล หรือภูเขา หรือสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และการเมือง ซึ่งอยู่ ณ แหล่งต่าง ๆ ทั่วโลก ดังนั้น การท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามา เป็นสื่อกลางในการเดินทาง เพื่อไปถึงยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆตามต้องการ

6. เพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวถึงวัตถุประสงค์ต่าง ๆ มาแล้วข้างต้นนั้น กานขนส่งยังมีส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ อีกมากมาย โดยเฉพาะทางด้านประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรมทั่ว ๆ ไป ต่างก็ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามามีบทบาทร่วมด้วยทั้งสิ้น เช่น ในการผลิตสินค้าและบริการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคใด ๆ ก็ตาม จำเป็นต้องมีการขนส่งสินค้าและบริการนั้น ๆ เริ่มตั้งแต่เป็นวัตถุดิบจนผลิตออกมาเป็นสินค้า จนถึงมือผู้บริโภคเหล่านี้ต่างก็อาศัยการขนส่งทั้งสิ้น ฉะนั้น จึงพอที่จะกล่าวได้ว่า การขนส่งจะมีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการตอบสนองวัตถุประสงค์ด้านต่าง ๆ ได้ตามความต้องการ

ประโยชน์ของการขนส่ง

การขนส่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งต่อชีวิต มีบทบาทต่อการขนส่งของระบบการจัดจำหน่าย การขนส่งเป็นส่วนสำคัญและจำเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดจำหน่ายเช่นเดียวกับที่เป็นส่วนสำคัญและจำเป็นต่อระบบการผลิตและการขนส่ง กล่าวคือระบบขนส่งที่ทันสมัยช่วยในการเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตออกมาเป็นจำนวนมากไปยังสถานที่ต่างๆ ในปัจจุบันระบบการขนส่งได้รับการพัฒนาขึ้นเป็นอันมาก ทำให้ระบบการจัดจำหน่ายสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น การขนส่งมีความสำคัญต่อระบบจัดจำหน่ายในการให้บรรดาประโยชน์ทางด้านสถานที่และเวลาอย่างมาก อย่างไรก็ตามการขนส่งมีข้อจำกัดอยู่เหมือนกัน ค่าใช้จ่ายด้านขนส่งเป็นค่าใช้จ่ายที่มีความสำคัญเป็นอันดับสามรองลงมาจากค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ดังนั้นธุรกิจจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงการพิจารณาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ฉะนั้นพอที่จะกล่าวถึงประโยชน์ของการขนส่งออกมาเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

1. ช่วยให้เกิดตลาดสินค้าขยายขอบเขตออกไปกว้างขวางขึ้น สามารถส่งสินค้าไปจำหน่ายไกล ๆ ได้ และทำให้เกิดปัจจัยสี่ ในการดำรงชีวิตประจำวันของมนุษย์เรานั้น จำเป็นต้องมีอาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค เราจึงต้องอาศัยการขนส่งในลักษณะต่างๆ เข้ามาช่วยไม่ว่าจะเป็น การเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้ต้องมาจากแหล่งต่าง ๆ ดังนั้น การขนส่งจึงก่อให้เกิดปัจจัย 4 ได้ตามความต้องการขั้นพื้นฐานทั่ว ๆ ไป

2. สามารถเพิ่มมูลค่าของสินค้าได้ เพราะถ้าส่งสินค้าไปยังที่ที่สินค้านั้นต้องการปริมาณน้อยคนต้องการมาก ย่อมทำให้สินค้านั้นมีราคาแพงขึ้นซึ่งส่งผลให้เกิดตลาดสินค้าและบริการในการประกอบอุตสาหกรรมจะต้องมีการผลิตสินค้าและบริการต่าง ๆ เมื่อมีการผลิตสินค้าและบริการเหล่านั้นให้แพร่หลายไปในที่ต่าง ๆ ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ฉะนั้นจึงต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยในการกระจายสินค้าและบริการนั้น ๆ

3. ทำให้ไม่เกิดการกักตุนสินค้า เพราะการขนส่งมีได้ตลอดเวลา ใช้เวลาไม่นานในการขนส่งแต่ละครั้ง

4. ทำให้ประชาชนมีงานทำ เพราะการขนส่งต้องใช้แรงงานระดับต่างๆ จำนวนมากจึงทำให้เกิดอาชีพเกี่ยวกับขนส่งและอาชีพอื่นที่เกี่ยวข้อง

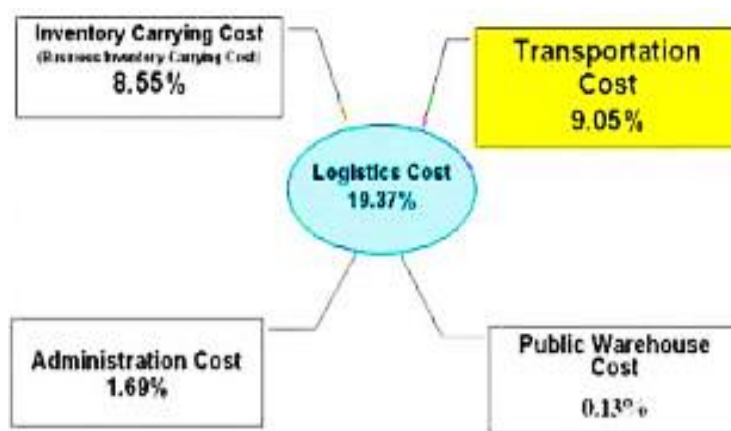
5. การขนส่งทำให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ ในการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญและทัดเทียมกับอารยะประเทศ หรือแม้แต่การพัฒนาภายในประเทศให้มีความทัดเทียมกันในทุกหนทุกแห่งก็ตาม เป็นผลจากการที่มาจากภาระขนส่งเช่นกัน ไม่ว่าจะว่าเป็นการพัฒนาประเทศในด้านใด เช่น การพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองการปกครอง เหล่านี้ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยในการพัฒนาโดยทั้งสิ้น

6. การขนส่งก่อให้เกิดอรรถประโยชน์และมูลค่าต่าง ๆ เมื่อมีการขนส่งเกิดขึ้น หรือเมื่อมีการขนส่งอะไรก็ตาม จะต้องเกิดอรรถประโยชน์ตามเสมอ ไม่ว่าจะก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ในด้านใดก็ตาม เช่น อรรถประโยชน์ด้านเวลา ด้านสถานที่ เป็นต้น อรรถประโยชน์ของสินค้าและบริการต่าง ๆ จะเกิดได้มากน้อยแค่ไหนก็ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของการขนส่งด้วย

ความสำคัญของการขนส่ง

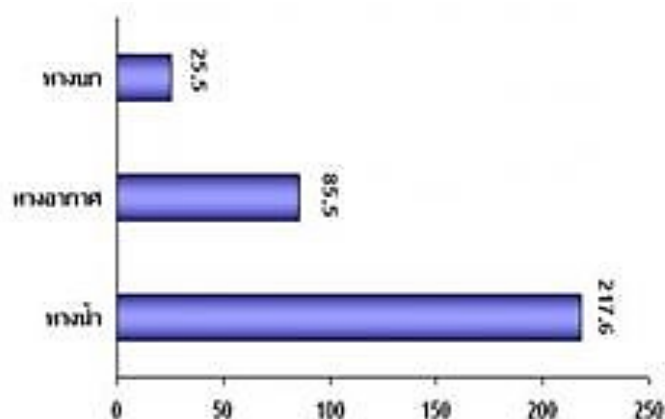
ความสามารถในการจัดส่งสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยระยะเวลาในการจัดส่งสั้นที่สุดถือเป็นปัจจัยสำคัญที่จะผลักดันให้ธุรกิจประสบความสำเร็จได้ จะเห็นได้ว่าการขนส่งสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วยการสร้างความสะดวกทั้งด้านเวลาและสถานที่ส่งผลให้บริษัทที่มี การจัดการการขนส่งที่ดีสามารถสร้างมาตรฐานได้ว่าจะมีสินค้าเพียงพอที่จะจัดจำหน่าย ณ สถานที่และเวลาที่ลูกค้าต้องการซึ่งถือได้ว่าเป็นปัจจัยพื้นฐานของความสามารถในการแข่งขันของแต่ละบริษัทที่จะได้มาซึ่งความสำเร็จด้านงานขนส่งจำเป็นต้องเข้าใจถึง การปฏิบัติงานที่ซับซ้อนซึ่งบริษัทจำเป็นต้องประสานงาน ในส่วนของการรับสินค้าเข้าและการส่งสินค้าออกที่มีความหลากหลาย รวมถึงส่วนของสินค้าก็จะถูกจัดการ โดยการขนย้ายไปยังจุดต่าง ๆ ซึ่งความเป็นเจ้าของในตัวสินค้าก็จะเปลี่ยนแปลงไปด้วย

ในส่วนของประเทศไทยเป็นที่ทราบกันว่าต้นทุนค่าขนส่งที่เกิดขึ้นจะมีสัดส่วนสูงที่สุดในต้นทุน โลจิสติกส์ประเทศไทย



ภาพที่ 3.7 สัดส่วนต้นทุน Logistics ต่อ GDP ปี 2549

ในขณะที่หากเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการขนส่งแต่ละรูปแบบต่อพลังงาน 1 ลิตรภายใต้สมมติฐานต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร โดยเทียบเป็นเมตริกตันได้ดังนี้



ภาพที่ 3.8 แสดงประสิทธิภาพการขนส่งต่อพลังงาน 1 ลิตร

จากข้อมูลในภาพที่ซึ่งแสดงประสิทธิภาพการขนส่งต่อพลังงาน 1 ลิตรจะเห็นว่าประเทศไทยเน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลักซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ ของการขนส่งสินค้าในประเทศไทยทั้งหมด โดยมีประสิทธิภาพการขนส่งต่อพลังงาน ลิตรเพียงเมตริกตัน ดังนั้นการดำเนินงานทางด้าน การขนส่งจำเป็นต้องใช้การบูรณาการของแต่ละรูปแบบการขนส่งเพื่อให้สามารถสร้างความสามารถ ทางการแข่งขันธุรกิจภาคการขนส่งกับนานาประเทศได้กล่าวคือ ด้วยความซับซ้อนของโครงสร้างอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าประสิทธิภาพการขนส่งและข้อดี ข้อเสีย แต่ละรูปแบบถ้าเรายังคงมีการจัดการการขนส่งแบบดั้งเดิมถือว่าเป็นกิจกรรมตามหน้าที่ ที่อยู่ในวงแคบเฉพาะภายในประเทศแต่เนื่องมาจากการบริโภคนิยมที่เพิ่มขึ้น การรวมตัวกันของตลาดโลก และเทคโนโลยีที่พร้อม จะช่วยสนับสนุนการขนส่งสินค้าดังนั้นจึงควรที่จะหาวิธีที่จะได้มาซึ่งการปฏิบัติการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

การขนส่งเป็นกิจกรรมที่มีบทบาทสำคัญที่ส่งผลต่อการพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันของทุกภาคส่วนดังนั้นหากตระหนักถึงข้อดีข้อเสียของแต่ละรูปแบบการขนส่งก็จะสามารถลดต้นทุนภาคการขนส่งลงได้อย่างไรก็ตามการผสมผสาน รูปแบบการขนส่งยังมีข้อจำกัดและยังไม่เกิดผลเป็นรูปธรรมมากนักในประเทศไทยเพราะยังขาดโครงสร้างพื้นฐานรองรับแต่การประยุกต์แนวคิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาใช้เพื่อให้สามารถการทำให้การขนส่งนั้นตรงเวลา ส่งมอบได้ตามคุณภาพและสถานที่ ที่ตกลงในปริมาณและราคาที่เหมาะสม ถือเป็นกุญแจสู่ความสำเร็จในการให้บริการลูกค้าภายใต้เทคโนโลยีและระบบการทำงานที่ รองรับโลกาภิวัตน์และจะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยสร้างความสามารถทางการแข่งขันในธุรกิจภาคการขนส่งให้กับประเทศไทยได้

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งจึงเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนาประเทศ การขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจจนการพัฒนาประเทศอยู่หลายประการ จำแนกออกเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

1. ช่วยให้ประชากรมีมาตรฐานการครองชีพที่ดีขึ้น มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนสามารถซื้อสินค้าที่ตนเองไม่สามารถผลิตได้จากท้องถิ่นและผลิตในสิ่งที่ตนเองถนัดและนำไปจัดจำหน่ายในท้องถิ่นอื่น

2. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต เมื่อสมัยก่อนการคมนาคมขนส่งยังไม่มีความสะดวกมนุษย์จึงต้อง พึ่งตนเอง ทำเองไปซะหมด จึงไม่ก่อให้เกิดความชำนาญเฉพาะด้าน เมื่อมีการขนส่งเกิดขึ้นจึงมีการแบ่งงานกันทำ ผลิตในสิ่งที่ตนเองถนัดและเกิดการแลกเปลี่ยนสิ่งนั้น ๆ

3. ช่วยกระจายความเจริญเติบโต การขนส่งช่วยให้การติดต่อสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจ่ายออกไปทำให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขยายเมืองออกไป ทำให้เกิดการขนส่งนำสินค้าไปขาย ความเจริญก็ก้าวทันทุกๆ แห่งหน

4. มีการเปลี่ยนแปลงของสังคม การขนส่งทำให้เกิดการรับรู้วัฒนธรรมประเพณีของสังคมอื่น จึงเกิดการแลกเปลี่ยนกันทางสังคม ทำให้ผู้คนสายตากว้างไกลขึ้น

5. ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกขึ้น ปัจจุบัน โลกแคบลงเพราะคนสามารถเดินทางเข้าถึงกันได้เกือบทั่วโลกหรือสามารถส่งข่าวสารถึงกันได้อย่างสะดวกสบาย ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากระบบการขนส่งที่ดีขึ้น

6. ช่วยให้มีมาตรฐานการศึกษาที่ดีขึ้น การขนส่งช่วยให้การกระจายการศึกษา กว้างขวางขึ้นในท้องถิ่นต่าง ๆ ที่การศึกษาเข้าไม่ถึง เช่นมหาวิทยาลัยรามคำแหง ที่มีการกระจายไปทั่วประเทศด้วยการขนส่ง

7. ช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งไปยังประเทศต่าง ๆ ทำให้เกิดการติดต่อสื่อสาร แลกเปลี่ยนกันทางด้านเศรษฐกิจและสังคม สร้างความสัมพันธ์ที่ดีขึ้น

8. ความสำคัญทางด้านอื่น ๆ เช่นเพิ่มความมั่นคงให้กับประเทศ ทำให้เข้าถึงชุมชนต่าง ๆ การปกครองของรัฐบาลจึงเป็นไปได้ง่ายขึ้น ทำให้เกิดความเข้าใจ ความสามัคคีของคนในชาติ นอกจากนี้ยังช่วยในเรื่องการป้องกันประเทศด้วย เพราะการขนส่งมีความจำเป็นต่อกิจการทางทหารมาก เช่นการเคลื่อนย้ายกำลังทหารและอาวุธยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ

การขนส่งกับการพัฒนาในด้านต่าง ๆ

ในที่นี้จะกล่าวถึงการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ซึ่งสามารถแบ่งการพัฒนาที่เกี่ยวข้องออกได้เป็น 3 ด้านดังนี้

การขนส่งกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ การขนส่งมีผลพัฒนาด้านเศรษฐกิจต่อประเทศเป็นอย่างมาก เพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจ ซึ่งจะมีผลต่อเศรษฐกิจของเทศในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งทำให้เกิดการตลาดมากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลทำให้เกิดสินค้าและบริการกระจายและมีการซื้อขายแลกเปลี่ยนกันทุกหนทุกแห่ง ไม่ว่าจะขนส่งจะไปถึงที่ใด ตลาดสินค้าและบริการจะขยายและกว้างขวางออกไปเรื่อย ๆ

2. การขนส่งทำให้เกิดเสถียรภาพด้านเวลา (Price Stabilization and Equalization) เพราะการขนส่งจะเป็นสื่อสินค้าและบริการให้กระจายออกไปยังตลาดต่างๆ ทั่วทุกจุดทั่วภาค และทันต่อเวลาที่ต้องการ โดยราคาของสินค้าและบริการนั้นจะมีราคาที่ใกล้เคียงหรือเท่าราคาในแหล่งกำเนิดอีกด้วย

3. การขนส่งทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงาน เพราะการขนส่งจะช่วยในเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่ง ไปยังอีกจุดหนึ่ง ได้อย่างรวดเร็ว เป็นส่วนช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับแรงงานมีน้อยหรือไม่เพียงพอ และยังทำให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้น

4. การขนส่งทำให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ (Large Scale Production) เมื่อการขนส่งเป็นส่วนช่วยในการขยายตลาดแล้ว เมื่อมีการผลิตสินค้าและบริการขึ้นก็จะสามารถส่งไปยังที่ต่าง ๆ ได้มากขึ้น ทำให้มีอุปสงค์ในสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ เพื่อสนองความต้องการในสินค้าและบริการประเภทนั้น ๆ ด้วย

5. การขนส่งทำให้มูลค่าของอสังหาริมทรัพย์สูงขึ้น ในที่นี้หมายถึงว่าทำให้ที่ดินมีราคาเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งไปถึงจุดใดแหล่งใด ก็จะทำให้ความเจริญไปสู่จุดนั้นด้วย ทำให้เกิดความต้องการบริเวณนั้น ๆ จึงเป็นสาเหตุให้มูลค่าของที่ดินบริเวณนั้นสูงขึ้นนั่นเอง

การขนส่งกับการพัฒนาทางสังคมของประเทศ

การขนส่งมีการพัฒนาทางสังคมของประเทศเช่นเดียวกับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจซึ่งพอที่จะกล่าวถึงการพัฒนาทางสังคมได้ดังนี้

1. การขนส่งทำให้เกิดความเจริญทัดเทียมกันภายในประเทศ กล่าวคือเมื่อการขนส่งไปถึงจุดมุ่งหมายจุดนั้น ๆ ด้วยมีการแลกเปลี่ยนซื้อสินค้าและบริการต่าง ๆ มากมายหลายชนิด ซึ่งจะเป็นผลทำให้เกิดความเจริญในท้องถิ่นนั้น ๆ ด้วย

2. การขนส่งทำให้เมืองมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว จะเห็นได้ว่าการคมนาคมไปถึงจุดใดก็จะทำให้เกิดขึ้นที่จุดนั้น ซึ่งปัจจุบันนี้มีหมู่บ้านเกิดใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามชานเมือง จึงเป็นผลทำให้เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว

3. การขนส่งทำให้เกิดการติดต่อสื่อไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วการขนส่งจะช่วยทำให้การติดต่อสื่อสารระหว่างชุมชนต่างๆ ไปอย่างรวดเร็วสะดวกไม่ว่าจะเป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างชุมชนกับชุมชนเมืองต่อเมือง หรือจังหวัดต่อจังหวัดตลอดจนการติดต่อระหว่างประเทศต่อประเทศต่างก็จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น

4. การขนส่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเป็นอยู่โดยจะมีอิทธิพลต่อสภาพความเป็นอยู่ของสังคมที่การขนส่งเข้าไปถึง ทำให้เกิดการเลียนแบบของสังคมขึ้น และจะมีผลต่อสภาพความเป็นอยู่ตลอดจนมาตรฐานการครองชีพด้วย

5. การขนส่งทำให้มาตรฐานของสังคมดีขึ้น การขนส่งจะมีผลทำให้มาตรฐานต่าง ๆ ของสังคมดีขึ้นไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานการครองชีพความเป็นอยู่ตลอดจนมาตรฐานการศึกษาทุกอย่างจะดีขึ้นตามไปด้วย

การขนส่งกับการพัฒนาด้านการเมืองและการปกครองประเทศ

เช่นเดียวกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม การขนส่งก็จะทำให้เกิดการพัฒนาในด้านการเมืองและการปกครองประเทศ ดังนี้

1. การขนส่งทำให้การปกครองประเทศเป็นไปด้วยดี เพราะการขนส่งทำให้เกิดการติดต่อไปในจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วทำให้การปกครองทำได้ง่ายและถึงประชาชนได้อย่างทั่วถึง

2. การขนส่งทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งทำให้ประเทศต่าง ๆ สามารถเดินทางติดต่อไปมาได้อย่างสะดวกรวดเร็วมีการแลกเปลี่ยนทางการค้า การผูกพันและการทหารทำให้เกิดความสัมพันธ์อันดีต่อกัน

3. การขนส่งช่วยสนับสนุนด้านการทหารและการปกป้องประเทศ การขนส่งจะช่วยให้การเลือกทำเลที่ตั้งให้กระจายออกไปทั่วประเทศ ช่วยในการขนส่งปัจจัยต่าง ๆ ช่วยในการขนส่งเสบียงอาหารส่งกำลังบำรุงต่าง ๆ อันเป็นผลต่อการระวังป้องกันประเทศ ตลอดจนเป็นผลต่อเสบียงสภาพและความมั่นคงทางการเมืองด้วย

นอกจากนี้การขนส่งยังช่วยในการละและการปราบปรามอาชญากรรมต่าง ๆ ทำให้ประชาชนในชาติมีความสมัครสมานสามัคคีเป็นน้ำหนึ่งอันเดียวกัน ช่วยสร้างความภูมิใจแก่ประชาชนเป็นสิ่งที่เชิดหน้าชูตาของบ้านเมืองและเป็นเครื่องมือของนักการเมืองด้วย

การขนส่งและกิจการสาธารณูปโภค

กิจการสาธารณูปโภค (Public utility) หมายถึง กิจการที่มีหน้าที่ในการผลิตสินค้าหรือบริการ ในส่วนที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการดำรงชีวิต และการดำรงชีพของประชาชนส่วนใหญ่ เช่น กิจการด้านการประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ โทรคมนาคม การขนส่งต่าง ๆ สาเหตุที่รัฐบาลต้องเข้ามามีบทบาทในกิจการสาธารณูปโภค

1. ความจำเป็นที่รัฐต้องควบคุมกิจการสาธารณูปโภค

เพื่อควบคุมให้มีการบริการที่ได้มาตรฐานและสอดคล้องกับปริมาณความต้องการของประชาชนเพื่อควบคุมการดำเนินงาน มิฉะนั้นอาจทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic Waste) เพื่อคุมในเรื่องการกำหนดอัตราค่าบริการ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและยุติธรรมแก่ทุกฝ่าย

2. วัตถุประสงค์ในการที่เข้ามาจัดระเบียบของภาครัฐบาล

ช่วยป้องกันการเอารัดเอาเปรียบและป้องกันการผูกขาดจนเกินความจำเป็น เพื่อให้มีการบริการที่เพียงพอสม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพ ให้ถึงมือผู้บริโภคอย่างทั่วถึง เสมอภาค ให้เกิดความปลอดภัยในการดำเนินงาน เพื่อส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมชนิดใหม่ ๆ

3. ตัวอย่างการขนส่งด้านสาธารณูปโภคที่สำคัญและมีการใช้งานอย่างกว้างขวาง การขนส่งทางอากาศ มีบทบาทสำคัญ ต่อเศรษฐกิจ และ สังคมของโลก เพราะเป็น บริการขนส่ง ที่มีความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น โดยเฉพาะในภาวะปัจจุบันที่ประเทศต่าง ๆ มีการคมนาคมติดต่อกันมากขึ้นส่งผลให้การขนส่งทางอากาศของโลกขยายตัวเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ซึ่งภูมิภาคที่การขนส่งทางอากาศขยายตัวมากที่สุดคือภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ดังนั้นการขนส่งทางอากาศจึงเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน การประกอบอาชีพของประชาชนและเศรษฐกิจของประเทศวิวัฒนาการของการขนส่งทางอากาศ เริ่มจากเครื่องบิน บอลลูน เรือเหาะ และในปัจจุบันใช้เครื่องบินการรับขนส่งสาธารณะโดยอากาศยาน ซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ สินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ที่แยกกันหรือรวมกันโดยมีค่าตอบแทนหรือค่าจ้าง

การขนส่งทางอากาศ เป็นการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็วกว่าวิธีอื่น แต่ต้องใช้จ่ายค่าเชื้อเพลิงสูง เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีราคาแพงและจำเป็นที่ตลาดมีความต้องการสูง มีน้ำหนักไม่มากเกินไปปัจจุบันเกือบทุกประเทศในโลกมีสายการบินพาณิชย์ของตนเอง เพื่อใช้ขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ข้อดีของการขนส่งทางอากาศและข้อเสียของการขนส่งทางอากาศ

- 1) เสียเวลาในการเดินทางน้อย
- 2) สามารถเข้าถึงท้องถิ่นไกลๆ หรือเขตทุรกันดาร ได้
- 3) ค่าใช้จ่ายสูง
- 4) เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าการขนส่งทางอื่น
- 5) มีอุปสรรคทางด้านดินฟ้าอากาศ

เนื่องจากเวลาเป็นอุปสรรคสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางถนน สำหรับสินค้าบางประเภทแล้วเวลาที่ใช้ในการขนส่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำให้คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าที่ต้องการแข่งกับเวลาและลดความเสียหายที่มีสาเหตุจากการขนส่งน้อยที่สุดด้วยลักษณะเฉพาะตัวที่มีความเร็วสูงเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งทุกประเภทสามารถทำระยะทางได้ไกลกว่าการขนส่งทางถนน ความจุของยานพาหนะในการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งสินค้าทางบกแต่น้อยกว่าการขนส่งทางทะเลและทางรถไฟ สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท ทั้งนี้ ขึ้นกับลักษณะของภาชนะที่ใช้บรรจุเป็นหลักแต่การขนส่งทางอากาศมีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงมาก ความต้องการ โครงสร้างพื้นฐาน

จำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งระบบ และยังคงต้องอาศัยระบบขนส่งสินค้าทางถนนช่วยเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งนี้การขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ที่ท่าอากาศยานเท่านั้น นอกจากนี้ การขนส่งทางอากาศใช้ระยะเวลาในการรวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อเตรียมการขนส่งในบริเวณคลังสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะ ไม่สามารถใช้คลังสินค้าร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ เหตุผลส่วนหนึ่งมาจากความมั่นคงของประเทศและรูปแบบของภาระหน้าที่ใช้ในการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัวปัจจัยสำคัญที่ขัดขวางให้การขนส่งทางอากาศเติบโตขึ้น ได้แก่ แนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าโลก และทิศทางการแข่งขันทางการค้าในโลกลุคใหม่ที่มุ่งเน้นความรวดเร็วและความยืดหยุ่นในการส่งมอบสินค้าและบริการที่กำลังกลายเป็นข้อได้เปรียบหลักของการแข่งขันในอนาคต ดังนั้น สนามบินและเทคโนโลยีโลจิสติกส์สมัยใหม่จึงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

สภาพปัญหาและอุปสรรคการขนส่งทางอากาศของไทย

- 1) ปัจจุบันพื้นที่ของคลังสินค้าของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยทั้ง 4 หลัง มีความหนาแน่นแออัดสูงมาก โดยเฉพาะในช่วงเวลา 16.00 - 24.00 น. หรือในช่วงเวลาอนุญาตให้เดินรถบรรทุกได้ สินค้าจากที่ต่าง ๆ จะต้องการตรวจสอบและพิธีการต่างๆ ก่อนที่จะนำบรรจุขึ้นเครื่องซึ่งจะต้องใช้เวลาทำให้เกิดความไม่แน่นอนบ่อยครั้งที่หลังจากสินค้ามาถึงที่คลังสินค้าแล้วไม่สามารถตามหาเจ้าของสินค้าได้
- 2) สายการบินแห่งชาติของประเทศไทยยังไม่มีเครื่องบินสำหรับบรรทุกทุกสินค้า โดยเฉพาะ (Air Freighter) แต่ยังคงใช้วิธีฝากไปกับเครื่องบินผู้โดยสารหรือเช่าพื้นที่บนเครื่องบินจากสายการบินอื่น ทำให้เกิดรายจ่ายที่เพิ่มมากขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น
- 3) ห้องเย็นสำหรับพักสินค้าที่ต้องการรักษาความเย็นมีพื้นที่และจำนวนห้องที่ให้บริการจำกัด ในกรณีที่สินค้าที่ต้องการขนส่งมีปริมาณมากและใช้พื้นที่มาก เช่น กล้วยไม้สด จะทำให้พื้นที่ดังกล่าวไม่พอเพียงต่อความต้องการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนต้องนำสินค้ามาถึงที่คลังสินค้าในเวลาใกล้เคียงกับเวลาที่เครื่องบินจะออกจากลานจอด ทำให้ความแออัดบริเวณหน้าคลังสินค้าที่มีมากอยู่แล้วกลับทวีเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ จะส่งผลให้เวลาที่ใช้ในการตรวจสอบลดลงด้วย

2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่งแบบ DOOR TO DOOR SERVICE

การขนส่งแบบ DOOR TO DOOR SERVICE

การส่งมอบสินค้าจากประตูสู่ประตู เป็นรูปแบบหนึ่งของการขนส่งซึ่งมีการส่งมอบจากสินค้าต้นทาง จนกระทั่งสินค้าได้มีการส่งมอบให้กับผู้รับปลายทาง บางครั้งจึงเรียกการขนส่งแบบนี้ว่า Origin to Origin การส่งสินค้าแบบ Door to Door จริงแล้วก็ค่อนข้างจะคุ้นเคยมาช้านาน แต่ในระยะหลังได้มีการนำระบบการจัดการที่เรียกว่า Logistics มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพ

ในการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า ซึ่งโลจิสติกส์ให้ความสำคัญต่อระยะเวลาการส่งมอบ จะต้องเป็นไปตามกำหนดที่ได้มีการ ตกลงกันที่เรียกว่า Just in time และระบบโลจิสติกส์ได้ กลายเป็น Global Logistics จึงได้นำระบบการ ส่งมอบที่เป็น Door to Door Delivery มาใช้ในการ ขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาค และการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีความแตกต่างกับการขนส่ง ภายในประเทศ ซึ่งจะมีลักษณะการขนส่งที่เป็นแบบการขนส่ง แบบเดียว เช่น จากระบบรถบรรทุก รับ สินค้าจากต้นทางก็สามารถส่งไปได้ถึงผู้รับปลายทาง ซึ่งจะเป็นรูปแบบหนึ่งของการให้บริการจาก ประชูดึงประตู แต่เป็นการขนส่งระหว่างจังหวัดซึ่งมีการบริหารจัดการที่ไม่ซับซ้อน แต่ เนื่องจากรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศจำเป็นต้องใช้บริการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งต้องอาศัย โหมดการขนส่งทั้งจากระบบรถ รถไฟ และเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางเรือ หรือทางอากาศ จน สินค้าถึงมือ ผู้รับปลายทาง ซึ่งที่กล่าวนี้จะเป็นลักษณะการขนส่งที่เรียกว่า Multi model Transport ซึ่งหมายถึงการ ขนส่งที่ใช้โหมดการขนส่งมากกว่าหนึ่งประเภทภายใต้สัญญาฉบับเดียว โดยผู้ให้ รับบริการการขนส่งทอดแรกนั้นจะต้องรับผิดชอบต่อตัวสินค้าตั้งแต่ต้นทาง ไปจนถึงผู้รับปลายทาง ซึ่งผู้ให้บริการจะต้องมีทักษะและเครือข่ายเนื่องจากจะมีความซับซ้อน รวมถึงต้องมีประสิทธิภาพ ในการบริหารจัดการของผู้ให้บริการ เพราะผู้ให้บริการจะต้องเป็นผู้จัดระบบการขนส่ง โดยต้องม ีความเชี่ยวชาญในเรื่องของภูมิศาสตร์เส้นทางและพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแต่ละโหมดโดยต้อง เข้าใจเกี่ยวกับกฎระเบียบและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นเรื่องของศุลกากรในแต่ละประเทศ รวมถึงการประเมินความเสี่ยงของเส้นทาง การที่จะต้องเข้าใจในรูปแบบการขนส่งของแต่ละ ประเทศ

ดังนั้นการจัดส่งตามความหมายของคำว่าขนส่งแบบ International Door to Door Delivery จึงหมายถึงการขนส่งที่มีลักษณะเป็นการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่ง สินค้าที่มีความ เหมาะสมนั้นก็ควรบรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้มีความสะดวกต่อการขนส่ง และการส่งมอบ ในกรณีของประเทศไทย พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็ได้ผ่านรัฐสภาแล้ว ขณะนี้ก็อยู่ในเรื่องของการเตรียมการในการออกเป็นกฎกระทรวงในการที่จะนำมาบังคับใช้ ซึ่ง ประเทศไทยก็จะเป็นผู้นำในอาเซียนในการที่จะนำกฎหมายนี้มาใช้เป็นประเทศแรก เนื่องจาก ประเทศไทยก็ได้ประกาศตัวในการที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน ดังนั้นประโยชน์ที่ประเทศจะได้ก็จะต้องมีการพัฒนาผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ และผู้ประกอบการ ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบและมีความเข้าใจในเรื่องของการส่งมอบที่เป็น Door to Door Delivery ซึ่งตรงนี้เองก็ถือเป็นช่องโหว่ของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของคนไทย ซึ่งยังไม่มีขีด ความสามารถในการให้บริการ และมีความเสียเปรียบเนื่องจากผู้ประกอบการ ไทยจะขาดเครือข่าย Network ซึ่งภาครัฐเมื่อผลักดันกฎหมายนี้ออกมาแล้วสิ่งที่จะต้องทำเร่งด่วน คือต้องเร่งพัฒนา ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ประกอบการของ บริษัทข้ามชาติ มิฉะนั้นแล้วการเปิดเสรีขนส่งและการเป็น HUB ของภูมิภาค ในที่สุด ผลประโยชน์ก็

จะต้องตกไปอยู่ในมือของบริษัทขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากกรณีศึกษาซึ่งประเทศไทยเราขาดกองเรือแห่งชาติ ต้องพึ่งพาเรือสินค้าซึ่งปัจจุบันสายการบินเรือก็มีการรวมกันเป็น EARTEL ผูกขาด จนทำให้ค่าขนส่งหรือค่าระวางเรือทั้งสินค้าที่เราจะส่งออกและสินค้าที่ประเทศไทยจะนำเข้าเป็นต้นทุนที่สูง ไม่ว่าจะเป็นเอกชนหรือภาครัฐก็ไม่สามารถที่จะต่อรองการขนส่งทางเรือได้ เหตุการณ์เช่นนี้หากผู้เกี่ยวข้องยังไม่เข้าใจและไม่ได้รับแก้ไขการขนส่งที่เป็น Multi Model Transport ก็จะทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ซึ่งจะตกไปอยู่ในมือของธุรกิจต่างชาติ

การขนส่งแบบ Door to Door Service จำเป็นต้องมีพันธมิตรในต่างประเทศในการบริหารจัดการขนส่งสินค้าจนไปถึงมือผู้รับปลายทาง จึงต้องมีการสร้างเครือข่ายพันธมิตรและเชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศในลักษณะการเชื่อมต่อในระหว่างโหมดการขนส่งในหลายๆ ทอด จนสินค้าไปจนถึงผู้รับ ซึ่งเจ้าของสินค้าจะต้องสามารถที่จะติดตามสถานะของสินค้าในระหว่างการขนส่ง ซึ่งจะต้องนำระบบการติดตามที่เรียกว่า Trace and Track เพื่อให้ทั้งลูกค้าต้นทางและปลายทางสามารถติดตามสถานะสินค้าโดยผ่านระบบ Internet โดยเรื่องนี้จะต้องเร่งรีบที่จะให้มีการพัฒนา เพราะหลังจากเส้นทางที่เชื่อมต่อจากจีนตอนใต้ ผ่านประเทศไทยจนมาถึงมาเลเซียหรือสิงคโปร์ รวมถึงไปออกที่ทำเรือสีหนุ วิลว์ ที่เราเรียกว่า North South Corridor โดยเส้นทางนี้ก็มาตัดกับเส้นทางที่เชื่อมมาจากท่าเรือดานัง ของประเทศเวียดนาม ผ่านประเทศลาว เข้ามาที่จังหวัดมุกดาหาร แล้วผ่านอำเภอแม่สอด ซึ่งเส้นทางนี้ที่เรียกว่า East – West Corridor ก็จะทำให้เส้นทางเชื่อมโยงจากทะเลฝั่งตะวันออกจนไปออกทะเลฝั่งอันดามัน ที่เมืองเกาะลำไย ดังนั้นหากไทยต้องการเป็นศูนย์กลางหรือเป็นผู้นำของระบบ โลจิสติกส์ทั้งภูมิภาค อินโดจีนและอาเซียน จะต้องพัฒนาระบบของการขนส่งที่เป็น Door to Door ให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางด้านการเกษตรรองรับ FTA ไทย-จีน และ FTA จีน-อาเซียน ไม่ว่าจะเป็นพืช ผัก ผลไม้ ที่เรียกว่า Perishable Logistics ที่จะมีการขนส่งสินค้าทางเกษตรที่เป็นสินค้าที่เสียหายได้ง่าย รูปแบบการขนส่งจากต้นทางไปจนถึงปลายทางโดยใช้ผู้ประกอบการเดียวที่เป็น Multi Model Transport จะเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น เนื่องจากเป็นสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการส่งมอบจนถึงผู้รับหรือผู้บริโภคในเวลาที่กำหนดและทันกับอายุของสินค้าซึ่งมีอายุค่อนข้างจำกัด เพราะสินค้าเกษตรเป็นสินค้าที่มีความเน่าเสียได้ง่ายจึงต้องใช้การขนส่งในรูปแบบที่แบบเบ็ดเสร็จ

ดังนั้นความหมายของ One Stop Service ที่ใช้กับการจัดส่งสินค้าผัก ผลไม้ระหว่างประเทศไทยและจีน จึงไม่ได้ควบคุมเฉพาะเอกสารและการตรวจสินค้าของหน่วยราชการต่างๆ แต่จะต้องให้มีระบบการส่งมอบและการจัดส่งให้เป็นในรูปแบบที่เรียกว่า Door to Door Delivery จึงจะทำให้ One Stop Service มีความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพได้จริง

บริการ Door to Door เป็นบริการรับส่งสินค้าที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่ทั้งผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้า โดยมีจัดการไปรับสินค้า ณ สถานที่จัดเก็บสินค้า และจัดการเอกสาร

ให้ทุกอย่าง ตลอดจนการเดินทางพิธีการศุลกากรที่ทำเรือหรือทำอากาศยานแอร์พอร์ต (กรณีส่งสินค้าต่างประเทศ) จนสินค้าขึ้นเรือหรือขึ้นเครื่องแล้ว เอเจนต์รับสินค้าที่ปลายทาง จะดำเนินการผ่านพิธีการขาเข้า และนำสินค้าไปส่งยังสถานที่ปลายทางที่ได้กำหนดไว้ หรืออาจจะหมายถึงการส่งสินค้าในประเทศโดยไปปรับจากที่หนึ่งถึงมือผู้รับอีกที่หนึ่งก็ได้ โดยสำหรับในประเทศมีการส่งสินค้าหลัก ๆ ดังนี้

1. การขนส่งสินค้า (Goods)

เป็นการขนส่ง ที่ขึ้นขนาดเล็กไปถึงขนาดใหญ่ มาเป็นพิเศษราคาค่าขนส่งตั้งแต่ถูกถึงแพงแล้วแต่ชนิดของสินค้าโดยส่วนมากคิดเป็นปริมาตรหรือน้ำหนักผสมกับความรวดเร็วในการให้บริการถ้าส่งเร็วก็จะค่อนข้างแพง แต่ถ้าธรรมดาราคาก็จะถูกลง

2. การขนส่งพัสดุเอกสาร (Mail Express)

การขนส่งพัสดุเอกสารเป็นการขนส่งชิ้นเล็ก ๆ โดยส่งมากมักจะส่ง EMS หรือลงทะเบียน หรือใช้บริการ Messenger ในการให้บริการในลักษณะ Motorbike service ราคาส่งไม่แพง และไม่ต้องระวังความเสียหายมากนัก ยกเว้นหากเกิดเหตุการณ์ฝนตก เอกสารอาจจะเสียหายได้

3. การขนส่งสินค้าประเภทเวชภัณฑ์ยา

เป็นการขนส่งที่ต้องอาศัยความชำนาญเป็นพิเศษ เนื่องจากข้อกำหนดค่อนข้างมาก ยานบางประเภทโดนแสงไม่ได้ ยานบางประเภทโดนความร้อนไม่ได้ ถือเป็น การขนส่งที่ค่อนข้างยาก ราคแพงและต้องอาศัยความสามารถในการจัดส่งสูง

4. การขนส่งสินค้าเน่าเสียได้ง่าย (Perishable goods)

เป็นการขนส่งที่ต้องดูแลเป็นพิเศษแตกต่างจากการขนส่งทั่วไป ราคาส่งสูงกว่า 2 ประเภทข้างต้น และต้องอาศัยความชำนาญและความรวดเร็วในการขนส่งเพื่อรักษาความสดของสินค้า ในสินค้าบางประเภทอาจจะต้องใช้รถที่มีตู้ทำความเย็นเป็นตัวขนส่งซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายแพงขึ้น



ภาพที่ 3.9 บริการขนส่งแบบ Door to Door SERVICE

3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับรูปแบบการขนส่งอะไหล่ชิ้นส่วนรถยนต์

ประเภทและลักษณะสินค้าที่ทำการจัดส่ง

- พัสตุที่มีการบรรจุอย่างมิดชิด เป็นหีบห่อ หรือ แพ็คเป็นกล่องเรียบร้อยแล้ว อาทิ เช่น อุปกรณ์รถยนต์ , อะไหล่รถยนต์ , อุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า, อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์, เครื่องมือแพทย์, ผลิตภัณฑ์อาหารเสริม และ ความงาม อุปกรณ์ออฟฟิศ ฯลฯ

- ขนาดของสินค้าเป็นได้ตั้งแต่ขนาดเล็ก จนถึงขนาดใหญ่ เช่นขนาด 1 เมตร x 1 เมตร x 2 เมตร รวมถึงอุปกรณ์รับเหมาก่อสร้าง (ถ้าสินค้านั้นมีขนาดใหญ่มาก โปรดติดต่อพนักงานเพื่อสอบถามรายละเอียด)

- ถ้าหากว่าสินค้าไม่สามารถบรรจุ แพ็ค ให้เป็นลักษณะหีบห่อ หรือเป็นกล่องได้ โปรดติดต่อเจ้าพนักงาน

- ไม่รับจัดส่งสินค้าผิดกฎหมายทุกชนิด, สารเคมี, วัตถุไวไฟ, ของเหลว, ของสดที่เน่าเสียง่าย รวมทั้งสินค้าที่อาจทำให้เกิดอันตรายในระหว่างการขนส่ง ที่สามารถก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อสินค้าหรือต่อผู้ขนส่ง และบุคคลที่สาม

- ไม่รับประกันตัวสินค้าที่เกิดความเสียหายได้ง่าย เช่นเฟอร์นิเจอร์ ไม้ ไม้ท่อน โขฟา ตู้ เก้าอี้ ประตู่ สินค้าที่ไม่สามารถบรรจุหรือแพ็คให้เป็นลักษณะหีบห่อ หรือเป็นกล่อง หรือสินค้าที่เป็นชิ้นใหญ่ที่เสี่ยงต่อการแตกหักง่าย และ สินค้าที่มีส่วนประกอบเป็นกระจก เซรามิก กระเบื้อง ฯ หากเกิดความเสียหายในสินค้านั้นแล้ว จะไม่อยู่ในเงื่อนไขการรับประกันทุกกรณี

*** หากลูกค้ามีความประสงค์จะใช้บริการจัดส่งสินค้าในเงื่อนไขข้อสุดท้าย ที่ไม่อยู่ในเงื่อนไขการรับประกันสินค้า ทางบริษัทจะดูแลและระมัดระวังให้เป็นพิเศษ ***

เงื่อนไขการรับ – ส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

ผู้ส่ง - ผู้รับ สินค้าหรือตัวแทนของผู้ส่ง - ผู้รับ ได้รับทราบและยอมรับเงื่อนไขในการรับ - ส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ตามที่ได้ระบุไว้ดังนี้

1. การส่งสินค้าทุกครั้งผู้ส่งสินค้าต้องใช้ชื่อที่อยู่และเบอร์โทรศัพท์ ที่สามารถติดต่อได้ทั้งของผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้า อย่างถูกต้องชัดเจน

2. หากที่อยู่ไม่ชัดเจนและไม่สามารถติดต่อผู้รับสินค้า หรือลูกค้าปฏิเสธการรับสินค้าและการชำระเงินค่าขนส่ง เมื่อบริษัทได้แจ้งให้ผู้ส่งสินค้านำมารับทราบ ผู้ส่งสินค้าต้องรับสินค้าคืนภายใน 7 วัน นับจากวันที่รับแจ้งและต้องชำระค่าขนส่งเพิ่มเป็นสองเท่า หากเลยกำหนด 7 วัน ทางบริษัทจะเก็บค่าฝากสินค้าราคา 10บาท/วัน/ชิ้น

3. การส่งสินค้าทุกครั้ง ผู้ส่งต้องแจ้งประเภทสินค้าและจำนวนที่ส่งให้บริษัททราบทุกครั้ง ว่าเป็นสินค้าประเภทใด หากแจ้งไม่ตรงกับที่ส่งเมื่อสินค้าเกิดความเสียหาย สูญหาย บริษัทไม่รับผิดชอบต่อสินค้าที่ส่ง

4. ก่อนลงชื่อรับสินค้าทุกครั้งกรุณาตรวจสอบสภาพกล่องว่าอยู่ในสภาพที่เรียบร้อยถูกต้อง หากผู้รับสินค้าลงชื่อรับสินค้าแล้ว ถือว่าได้รับสินค้าครบตามจำนวนที่แจ้งไว้และในสภาพที่เรียบร้อยถูกต้อง

5. การลงชื่อส่งสินค้า/รับสินค้า ต้องเป็นลายมือชื่อที่ใช้ในทางราชการและตัวบรรจงที่บุคคลอื่นสามารถรับทราบได้

6. ผู้ส่งสินค้าต้องไม่ส่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย สารเคมี วัตถุไวไฟ สิ่งของต้องห้าม และ/หรือเป็นอันตรายในการขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ขนส่งและบุคคลที่สาม ผู้ส่งสินค้าต้องยอมรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นต่อบริษัทและบุคคลที่สามทั้งหมดทันที และผู้ส่งสินค้าจะต้องรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและอาญาแต่เพียงผู้เดียว

7. บริษัทจะรับผิดชอบต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าดังนี้

- ผู้ขนส่งจ่ายตามจริงของราคาสินค้าแต่ไม่เกิน 3,000 บาทต่อใบรับ – ส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ที่ไม่ได้ทำประกันภัยการส่งสินค้า (ยกเว้นผู้ส่งสินค้าที่ได้ทำข้อตกลงเป็นกรณีพิเศษกับทางบริษัท)

- ผู้ขนส่งจ่ายตามจริงของสินค้าไม่เกิน 100,000 บาทต่อใบรับ – ส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ สำหรับผู้ส่งสินค้าที่ได้ทำประกันภัยการส่งสินค้า โดยผู้ส่งสินค้าต้องชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มจากค่าขนส่งสินค้าก่อนทำการจัดส่ง ในอัตราร้อยละ 2% ของราคาที่แจ้งประกันไว้

- สินค้าที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย ผู้ส่งสินค้าต้องทำการบรรจุสินค้าที่นำส่งอย่างแน่นหนาและมั่นคงปลอดภัยตามสภาพและรูปพรรณสินค้า

- กรณีสินค้าเสียหาย ต้องแจ้งให้บริษัททราบภายในวันที่รับสินค้า หรือไม่เกินวันทำการถัดไปของผู้ขนส่ง หากเกินกำหนดนี้จะถือว่าได้รับสินค้าในสภาพที่สมบูรณ์

8. หากสินค้าไม่ถึงผู้รับสินค้าให้ผู้ส่งสินค้าติดต่อบริษัทภายใน 7 วัน หากเลยกำหนดทางบริษัทไม่ต้องรับผิดชอบ

9. หากไม่มีผู้มารับสินค้าเกินกว่า 180 วัน นับจากวันที่บริษัทได้แจ้งให้ผู้ส่งสินค้าทราบ ผู้ส่งสินค้ายินยอมให้บริษัทนำสินค้าขายทอดตลาด เว้นแต่สินค้าที่เสื่อมหรือเสียได้ง่าย หากต่อการดูแลบริษัทสามารถนำออกขายทอดตลาดได้ทันที และนำเงินที่ได้หักค่าขนส่งสินค้า ค่ารับฝากสินค้า และค่าใช้จ่ายอื่นๆอันจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการสินค้านั้น

10. กรณีสินค้าที่ส่งถึงลูกค้าในกรุงเทพฯและปริมณฑล ทางบริษัทจะโทรศัพท์แจ้งให้ผู้รับสินค้าทราบ และให้มารับสินค้าภายใน 7 วัน นับจากวันที่แจ้ง หากเลยกำหนดไม่มีผู้มารับสินค้า บริษัทจะคิดค่าฝากสินค้าในราคา 10บาท/วัน/ชิ้น แต่ไม่เกิน 180 วัน หลังจากนั้นบริษัทจะดำเนินการตามข้อ

11. การมารับสินค้า ผู้รับสินค้าต้องแสดงหลักฐานการมีอำนาจมารับสินค้า พร้อมบัตรประชาชนต่อพนักงานของบริษัททุกครั้ง

12. บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความล่าช้าในการขนส่ง อันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ รถเสีย รถเกิดอุบัติเหตุ จลาจล ประท้วง จี้ปล้น สินค้าที่เสื่อมสภาพได้โดยตัวสินค้าเอง หรือเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

ขั้นตอนการแจ้งเคลมสินค้าเสียหายหรือสูญหาย

เมื่อสินค้าเสียหายหรือสูญหาย ที่อยู่ใน เงื่อนไขการรับ - ส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

1. แจ้งข้อมูลต่างๆเช่น เลขที่ใบรับส่งสินค้า รูปความเสียหาย สาเหตุที่คาดว่าทำให้เกิดความเสียหาย ฯลฯ ได้ที่

- สาขาต้นทางที่ลูกค้าใช้บริการในการส่งสินค้า
- ไลน์ @ittransport
- โทรศัพท์แผนกเคลมสินค้า 090-2628646 (คุณอ้อณ, คุณอ้อม)

2. แผนกเคลมสินค้ารับเรื่องและขอข้อมูลด้านต่างๆ เพื่อใช้ในการติดตามสินค้า และ/หรือตรวจสอบความเสียหาย และจะสรุปให้ลูกค้าทราบ โดยใช้เวลา 7-15 วันนับจากวันที่ได้รับแจ้ง และได้ข้อมูลที่ครบถ้วนจากลูกค้า

3. กรณีที่สรุปว่าทางบริษัทฯต้องทำการเคลมความเสียหายตาม เงื่อนไขการรับ - ส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ทางลูกค้าต้องทำการจัดส่งสินค้าที่เสียหาย มาที่บริษัทฯ เพื่อประกอบการทำเรื่องเคลม โดยไม่มีค่าขนส่ง

4. เมื่อได้รับสินค้าที่เสียหาย ทางบริษัทฯจะทำการโอนค่าเสียหายดังกล่าวคืนแก่ลูกค้า ภายใน 15 วันทำการ

ระบบติดตามและบริหารยานพาหนะผ่านดาวเทียม (ONETRACK)

บริษัทขนส่งสินค้า I.T. Transport Co.,Ltd. ได้นำเทคโนโลยีล้ำสมัย Automatic Vehicle Location System หรือ AVLS มาใช้ ซึ่งระบบนี้จะใช้ดาวเทียม GPS โดยมีรถส่งสินค้าจะมี GPS Receiver ระบุตำแหน่งของยานพาหนะ, ความเร็ว, ทิศทาง และความเร่งของพาหนะ

นอกจากนั้น รถขนส่งสินค้าของ ITTransport ยังมีระบบ Micro Controller ที่มีระบบ Input/Output เพื่อแสดงค่าสถานะอุปกรณ์ในรถยนต์ เช่น อุณหภูมิ, Gauge วัตน้ำมัน, Shock Sensor เป็นต้น เมื่อระบบ Micro Controller ทำงานร่วมกับระบบ GPS แล้ว ทำให้สามารถรู้ข้อมูลสถานะทั้งหมด และตำแหน่งของรถขนส่งสินค้าบนพื้นที่ได้แบบ Real-Time. ทำให้สามารถนำไปประยุกต์ให้เกิดประโยชน์กับการบริหารยานพาหนะทางธุรกิจ หรือแม้กระทั่งยานพาหนะส่วนตัวได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำ

ด้วยระบบทั้งหมดนี้ เราสามารถรับรู้การขับรถที่เร็วเกินควร สิ่งอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยกับสินค้าได้, การเดินรถที่ผิดเส้นทาง หรือออกนอกเส้นทาง, การออกรถส่งสินค้าตรงเวลาหรือไม่, การตรวจอุณหภูมิภายในตัวรถขนส่ง, ลักษณะการขับรถ การเบรกรุนแรง หรือ

ผิดปกติของรถขนส่ง ซึ่งทั้งหมดที่กล่าวมาทำให้เรามีโอกาสรู้ถึงความปลอดภัยของตัวรถ รวมถึงสินค้าที่อยู่

ในรถขนส่งด้วย

ผู้ที่ดูแลรถขนส่ง สามารถเข้าถึงข้อมูลทั้งหมดข้างต้นได้แบบ Real-Time ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ดูแล สามารถสั่งการทางไกล ควบคุมการดับเครื่องยนต์รถขนส่ง สั่ง Central Lock ให้ทำงานเมื่อเหตุการณ์ผิดปกติได้อีกด้วยทั้งหมดนี้สามารถทำได้โดยสั่งการได้ผ่านทาง Internet โดยแสดงผลพิกัดบนแผนที่ 3 มิติ ของ Google Earth และ Google Map / หรือจะสามารถควบคุมและดูแลผ่านทางโทรศัพท์มือถือก็ได้เช่นกัน

ด้วยเทคโนโลยีอันเหนือชั้นที่ IT Transport มอบให้ลูกค้า ทำให้ลูกค้าที่ใช้บริการขนส่งกับเรา ทุนแรง ปลอดภัย ประหยัด ลดการสูญเสียในการขนส่งและการบริหารยานพาหนะขนส่ง. ให้ลูกค้าผู้ใช้บริการได้รับสินค้าตรงเวลาและสินค้ามีสภาพ สมบูรณ์เมื่อถึงปลายทางเพื่อเพิ่มความพึงพอใจให้กับลูกค้าผู้รับบริการขนส่ง

4. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่ง

การควบคุมการขนส่งภายในองค์กร

เมื่อได้มีการวางแผนการขนส่งเสร็จเรียบร้อยแล้ว เราจะต้องมีการควบคุมให้เป็นไปตามแผนหรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้โดยมีวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมดังต่อไปนี้

1. ควบคุมเพื่อป้องกันการล่าช้าจนเกินไป
2. ควบคุมให้เกิดการใช้ประสิทธิภาพอย่างเต็มที่
3. ช่วยลดต้นทุนในการผลิตการขนส่ง
4. สนับสนุนให้มีการผลิตขนาดใหญ่



ภาพที่ 3.10 การขนส่ง

ในการบริการการ ถ้าไม่มีการควบคุมดีแล้ว อาจจะมีการแข่งขันหรือการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกันเกิดขึ้นซึ่งจะเป็นผลเสียและมีการซ้ำซ้อนกันมากเท่าไรก็จะทำให้เกิดผลเสียมากเท่านั้นแต่ในบางกรณีถ้าไม่มีการซ้ำซ้อนกันเลย อาจจะทำให้เกิดลักษณะการผูกขาดและไม่มีข้อเปรียบเทียบก็อาจจะเกิดผลเสียได้เช่นกันนอกจากนี้ยังควบคุมให้สามารถใช้ประสิทธิภาพของเครื่องจักรและอุปกรณ์ให้ใช้ได้อย่างเต็มความสามารถ เพราะถ้าใช้ทรัพยากรในการขนส่งสามารถใช้งานอย่างเต็มที่แล้วจะช่วยทำให้สามารถลดต้นทุนได้

การควบคุมการขนส่งจากภาครัฐ

วัตถุประสงค์ในการควบคุม

ในสมัยก่อนจำนวนประชากรยังมีน้อย ชุมชนต่าง ๆ ก็มีขนาดเล็ก ปัญหาในการควบคุมหรือกำหนดให้แต่ละชุมชนอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุขก็มีน้อย ต่อมาชุมชนต่าง ๆ ได้ขยายตัวเติบโตมากขึ้น ปัญหาในด้านสังคมและการรักษาให้สมาชิกชุมชนนั้น ๆ อยู่กันด้วยความสงบสุขก็เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว สมาชิกของชุมชนจึงต้องกำหนดระเบียบและวินัยของชุมชนของตนขึ้น เมื่อแก้ไขเป็นกฎหมายของประเทศนั้น ๆ ไป

ในด้านการขนส่งก็เช่นเดียวกัน เมื่อสังคมขยายตัวใหญ่ขึ้น บทบัญญัติและกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมก็จำเป็นต้องมีมากขึ้น การควบคุมโดยกฎหมายนี้ส่วนใหญ่จะเน้นหนักไปในทางที่สังคมส่วนรวมได้ประโยชน์มากที่สุด และให้สมาชิกในสังคมนั้น ๆ ได้รับความเป็นธรรม โดยต้องยอมเสียสละปะโยชน์ส่วนบุคคลไปบ้าง ประโยชน์ส่วนใหญ่นี้สมาชิกของสังคมจะได้รับจากกฎหมายเหล่านี้ คือ

1. ความปลอดภัยในการขนส่ง
2. ความเป็นธรรมในกรณีที่มีการขัดแย้งระหว่างผู้ให้บริการกับผู้รับบริการ
3. ความสะดวกสบายตามสมควรแก่สภาพของสังคมในช่วงเวลาการขนส่ง

ในประเทศไทย รัฐได้กำหนดองค์ประกอบของการควบคุมการขนส่งในรูปแบบของกฎหมายพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และระเบียบคำสั่งต่างๆ แล้วแต่กรณี กฎหมายที่ใช้ควบคุมการขนส่งของประเทศไทยที่ยังบังคับใช้อยู่มีดังนี้

1. ความรับผิดชอบของการขนส่งโดยทั่วไปควบคุมโดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 5 ลักษณะ 8 ตั้งแต่มาตรา 608 ถึง 639
2. การขนส่งทางถนนควบคุมโดย พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ.2522 พรบ. จราจรทางบก พ.ศ.2522 และพรบ. รถยนต์ พ.ศ.2522
3. การขนส่งทางรถไฟควบคุมโดย พรบ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 และ พรบ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2464
4. การขนส่งทางน้ำควบคุมโดย พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456
5. การขนส่งอากาศควบคุมโดย พรบ. กานเดินอากาศ พ.ศ.2497

6. การขนส่งทางท่อ ขณะนี้ยังไม่มีความคุ้มครองโดยเฉพาะ เพราะเป็นงานขนส่งประเภทใหม่ล่าสุดของประเทศไทย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

นอกเหนือจากกฎหมายต่างๆ ที่ใช้เพื่อควบคุมการขนส่ง ดังกล่าวข้างต้นซึ่งสามารถศึกษาได้โดยละเอียดใน กฎหมายการขนส่ง (Transport Law) ของผู้เขียน ยังมีหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายหน่วยงาน หน่วยงานเหล่านี้จะขึ้นอยู่กับกระทรวงคมนาคม หน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้ามีดังนี้

- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
- บริษัท ไทย - อะมาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด

1. การขนส่งทางบก มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1 กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุม และจัดระเบียบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศไทยโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก และจัดให้มีบริการการขนส่งทางรถยนต์อย่างพอเพียงและปลอดภัย ประสานงานกับการขนส่งประเภทอื่น รวมทั้งการจดทะเบียนรถยนต์และจัดเก็บภาษีรถยนต์ประเภทที่อยู่ในความรับผิดชอบ

1.2 กรมทางหลวง มีหน้าที่เกี่ยวกับงานสำรวจ ออกแบบ งานก่อสร้าง ขยายบูรณะและบำรุงรักษาทางพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และทางหลวงสัมปทานทั่วราชอาณาจักร เพื่อเชื่อมต่อจุดสำคัญทางเศรษฐกิจ การเมือง และการทหาร โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่า ความมั่นคงปลอดภัยของชาติมาตรฐานที่เหมาะสมกับปริมาณการจราจรของแต่ละท้องถิ่นทั่วประเทศ ตลอดจนอำนวยความสะดวกความรวดเร็วและปลอดภัย และควบคุมการใช้ทางหลวงให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมายและงานที่สำคัญของกรมทางหลวงที่มีผลต่อธุรกิจขนส่งอย่างหนึ่งก็คือ การกวดขันในการควบคุมพิกัดน้ำหนักของรถยนต์บรรทุก

1.3 กรมทางหลวงชนบท มีหน้าที่เกี่ยวกับงานสำรวจ ออกแบบ งานก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และรักษาทางหลวงชนบท ภายใต้สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท

1.4 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีหน้าที่เกี่ยวกับการจัดให้มีพัฒนาปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย มีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม และบริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษ และมีประโยชน์ต่อสังคม และพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร

1.5 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการสาธารณูปโภคสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจ และขอบเขตความรับผิดชอบ ในการจัดบริการ รถโดยสารประจำทางวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม และนครปฐม มีผู้ใช้บริการ ประมาณ 3 ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ ในด้านประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับ การประกอบการ

ขนส่งบุคคล เนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทาง จัดเป็นสาธารณูปโภค ชนิดหนึ่งของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชน ผู้ที่มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินการ จึงมุ่งสนองตอบนโยบายของรัฐบาลในด้านการให้ความช่วยเหลือ แก่ผู้มีรายได้น้อยโดยไม่หวังผลกำไร การจัดเก็บอัตราค่าโดยสาร จึงอยู่ในอัตราต่ำกว่าต้นทุน ตามที่รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบาย การให้บริการของขสมก. มุ่งในด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัดค่าใช้จ่าย ในการเดินรถของผู้โดยสารเป็นหลัก

1.6 บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ดำเนินการในด้านการบริการขนส่งผู้โดยสาร โดยรถประจำทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่างๆ ระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัดและให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการในรูปของรถร่วมเอกชน วิ่งในเส้นทางที่ ขบส. ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง จากการที่รัฐบาลได้มอบหมายให้บริษัท ขนส่ง จำกัด ทำหน้าที่เป็นแกนกลางในการจัดระเบียบการเดินรถทั้งของบริษัทเองและรถร่วมให้เป็นระเบียบ รวมทั้งการให้บริการด้านสถานีขนส่งผู้โดยสารทำให้สามารถแบ่งขอบเขตการดำเนินงานธุรกิจได้เป็น 3 ธุรกิจ คือ การเดินรถบริษัท รถร่วมเอกชน และสถานีขนส่ง

1.7 การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจที่มีอำนาจกระทำการต่างๆ ในการสร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า ดำเนินเกี่ยวกับการเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟและการจัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยของการใช้บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ การกู้ยืม ทั้งนี้อาศัยอำนาจของ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย

1.8 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย หรือ รฟม. จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งได้ประกาศในราชกิจ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2543 โดยมีผลบังคับใช้ในวันที่ 2 ธันวาคม 2543 เป็นต้นไป



ภาพที่ 3.11 การขนส่งทางบก

2. การขนส่งทางอากาศ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

2.1 กรมการบินพลเรือน มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการบินพลเรือนของไทย เป็นผู้จัดสร้างปรับปรุง ดำเนินกิจการสนามบินในส่วนภูมิภาค ตลอดจนติดตั้งเครื่องช่วยการเดินอากาศ บริการควบคุมจราจรทางอากาศ โทรคมนาคมการบิน และสื่อสารการบิน จัดทะเบียนและตรวจสอบสภาพอากาศ ยานพาหนะของไทย ประสานงานช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย ควบคุมบริษัทการบินของไทย ให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตและให้บริษัทการบินต่างประเทศปฏิบัติตามกฎหมาย และความตกลงทั้งสองฝ่าย ทำการฝึกอบรมวิชาการบินสาขาต่างๆ ประสานงานกับองค์กรต่างๆ เพื่อส่งเสริมกิจการการบินและพัฒนากิจการขนส่งทางอากาศ

2.2 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินธุรกิจการบิน และการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ รวมทั้งดำเนินการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การบริการผู้โดยสาร อากาศยาน การบริการช่างอากาศ บริการเทคนิค การจัดส่งอาหารเครื่องดื่มขึ้นเครื่องบิน คลังสินค้า ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ

2.3 สถาบันการบินพลเรือน รัฐบาลจึงได้ตราพระราชกฤษฎีกา จัดตั้งสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2535 แปลสภาพศูนย์ฝึกการบินพลเรือนในประเทศไทย เป็นสถาบันการบินพลเรือน รัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน อันเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปยังการพัฒนาประเทศชาติโดยรวม และเพื่อให้การบริหารงานของภาครัฐมีความคล่องตัว และมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

2.4 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ให้ทางท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ในการประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินการท่าอากาศยาน ซึ่งรวมถึงการสำรวจวางแผน ออกแบบสร้าง และปรับปรุงท่าอากาศยานและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศยาน

2.5 บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้บริการทางอากาศ (air traffic services) การสื่อสารการบินและบริการ โทรคมนาคมเฉพาะกิจด้านการสื่อสาร ของสายการบิน



ภาพที่ 3.12 การขนส่งทางอากาศ

3. การขนส่งทางน้ำ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

3.1 กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ในการควบคุมและบริหารงานเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำ โดยทั่ว ๆ ไป ได้แก่ การเดินเรือ การลำเลียงขนส่งทางน้ำ การนำร่อง การจดทะเบียนเรือ การกำหนดมาตรฐานและออกใบอนุญาตประจำเรือ การใช้เรือหรือยานพาหนะอื่นๆ ทางน้ำ การปรับปรุงดูแลรักษาแม่น้ำลำคลอง หรือเส้นทางน้ำ การก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือและอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ทั้งนี้อาศัยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระราชบัญญัติเรือไทย

3.2 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงานเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ศึกษาและวิเคราะห์โครงการ วางแผนหรือมาตรการเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ ศึกษาวิจัยและประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ การสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือ

3.3 ท่าเรือแห่งประเทศไทย มีหน้าที่หลักคือ ให้บริการแก่เรือและสินค้า อันได้แก่ ชุกลอก บำรุงรักษา และติดตั้งเครื่องหมายเดินเรือตลอดแนวร่องน้ำ ในความรับผิดชอบ เพื่อให้ความสะดวก ปลอดภัย แก่เรือสินค้าที่เข้ามาเทียบท่า ของการเดินเรือแห่งประเทศไทย ดำเนินการรับเรือ รับสินค้า ควบคุมการขนถ่าย บรรทุก ขกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้า ให้แก่เจ้าของสินค้า

3.4 บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด เป็นสายการเดินเรือแห่งชาติที่ให้บริการขนส่งทางทะเล บริการด้านคลังสินค้า และท่าเรือ ให้เช่า และเช่าเรือ เพื่อประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล นอกจากนี้ยังทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทฯ และนายหน้าในกิจการต่างๆที่

เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

นอกจากนั้น ยังมี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด ที่รับผิดชอบเกี่ยวกับซอฟต์แวร์

หน่วยงานดังกล่าวข้างต้นเป็นบางหน่วยงานดำเนินกิจการการขนส่งบางประเภท แต่เพียงผู้เดียวในประเทศ อาทิ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานเพียงแห่งเดียวในประเทศไทย ที่ดำเนินกิจการส่งทางรถไฟ ส่วนหน่วยงานอื่น ๆ มีหน้าที่ควบคุม อำนวยความสะดวก หรือจัดระเบียบการขนส่งให้เกิดผลดีต่อส่วนรวม

เทคนิคในการกำหนดเส้นทางการขนส่ง

ในการบริหารงานขนส่งมีอยู่สิ่งหนึ่งที่ควรพิจารณาก็คือ การกำหนดเส้นทางที่จะใช้ในการขนส่ง หรือการกำหนดเส้นทางขนส่ง (Routing) เพราะจะทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ และประสบผลสำเร็จตามต้องการ ซึ่งหลักหรือเทคนิคในการกำหนดเส้นทาง อาจพิจารณาได้จาก

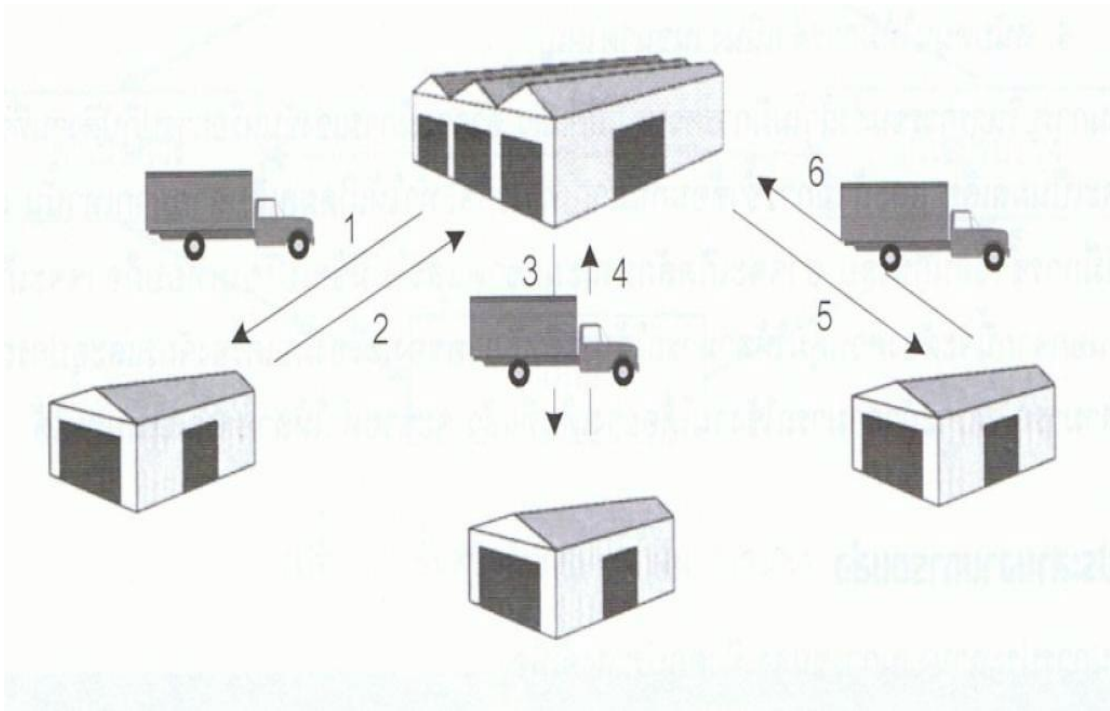
1. กำหนดตามเส้นทางที่กฎหมายกำหนด
2. กำหนดขึ้นตามนโยบาย
3. กำหนดตามแหล่งชุมชน
4. กำหนดขึ้นเพื่อความสะดวก
5. กำหนดขึ้นเพื่อการค้า

การกำหนดเส้นทางขึ้นมานี้ ขึ้นอยู่กับว่า ผู้บริหารหรือผู้กำหนดนโยบายเช่นไร อาจกำหนดขึ้นตามกฎหมาย โดยรับสัมปทานการขนส่งมาจากรัฐ หรืออาจกำหนดขึ้นตามแหล่งชุมชน โดยทำการขนส่งให้ผ่านแหล่งชุมชนต่างๆ หรืออาจกำหนดขึ้นเพื่อความสะดวกก็ได้

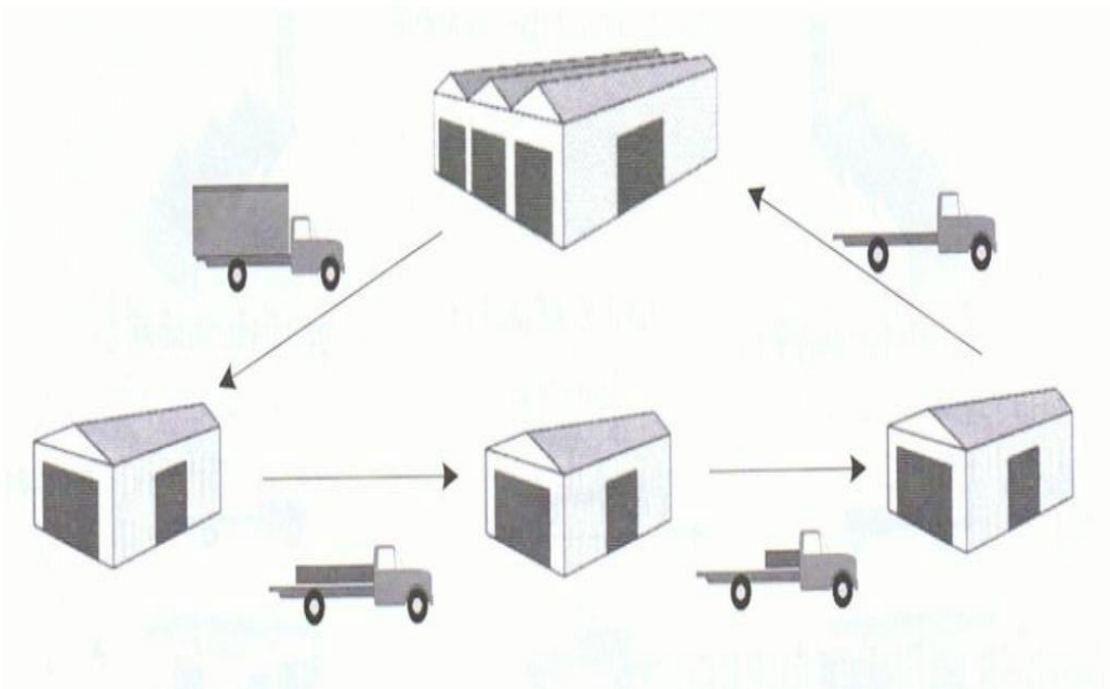
ในการดำเนินงานขนส่งที่ผ่านมา จะคำนึงถึงเส้นทางไม่มากนัก โดยลักษณะการจัดเส้นทางจากคลังสินค้ากลางไปยังคลังสินค้าย่อย และมีการปรับปรุงโดยการจัดขนส่งให้มีการวิ่งขนส่ง รวบรวมสินค้าจากคลังสินค้าย่อย จนเต็มเที่ยว หรือรถยนต์คันเดียววิ่งทยอยแวะส่งสินค้าที่นิยมเรียกว่า Milk Run หรือ Load Consolidation



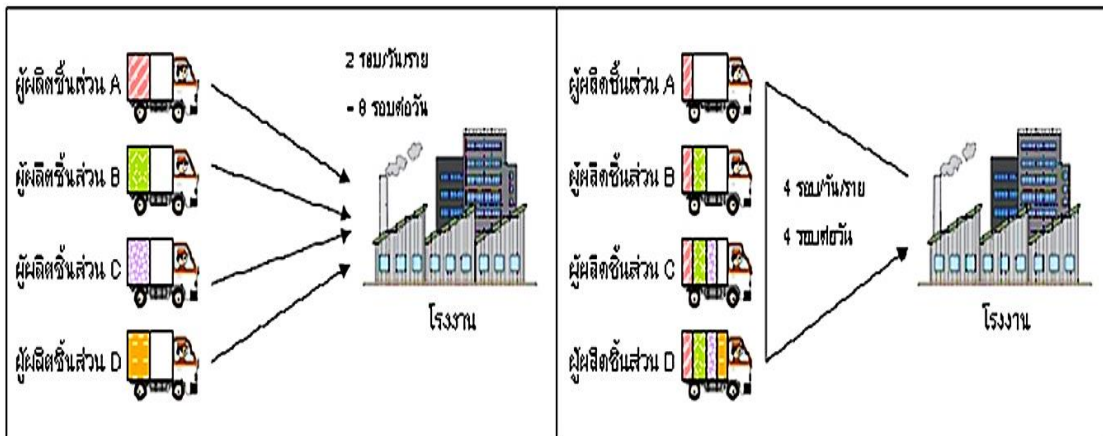
ภาพที่ 3.13 เส้นทางการขนส่ง



ภาพที่ 3.14 การกำหนดเส้นทางแบบเดิม

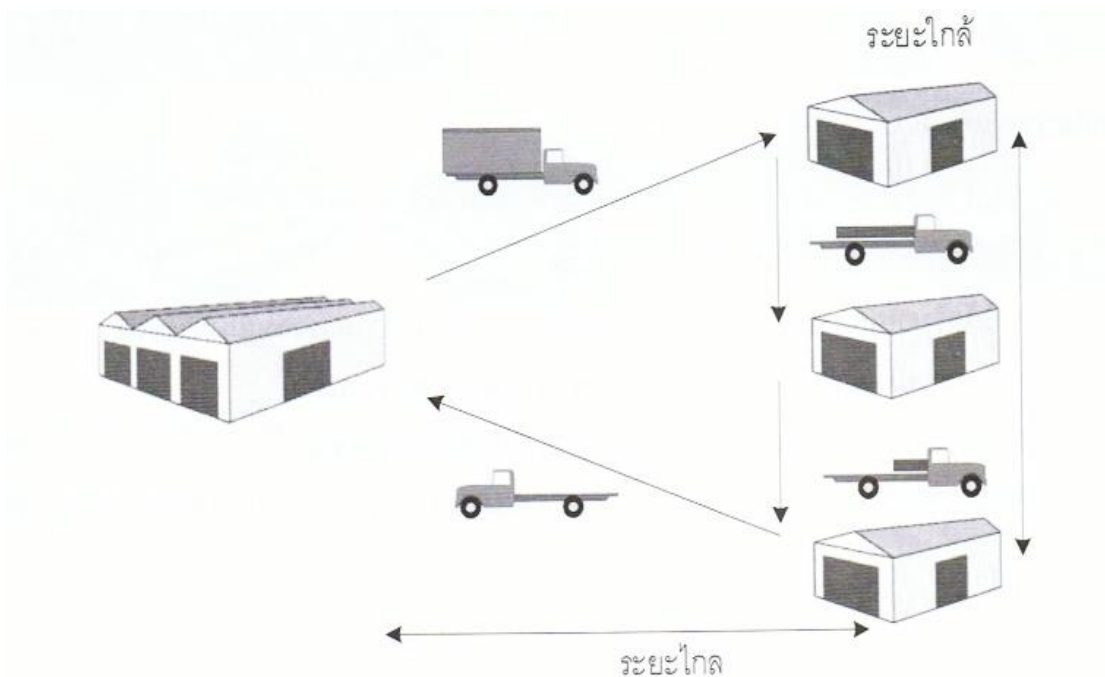


ภาพที่ 3.15 การกำหนดเส้นทางแบบใหม่โดยการแะส่งสินค้าหลายจุด



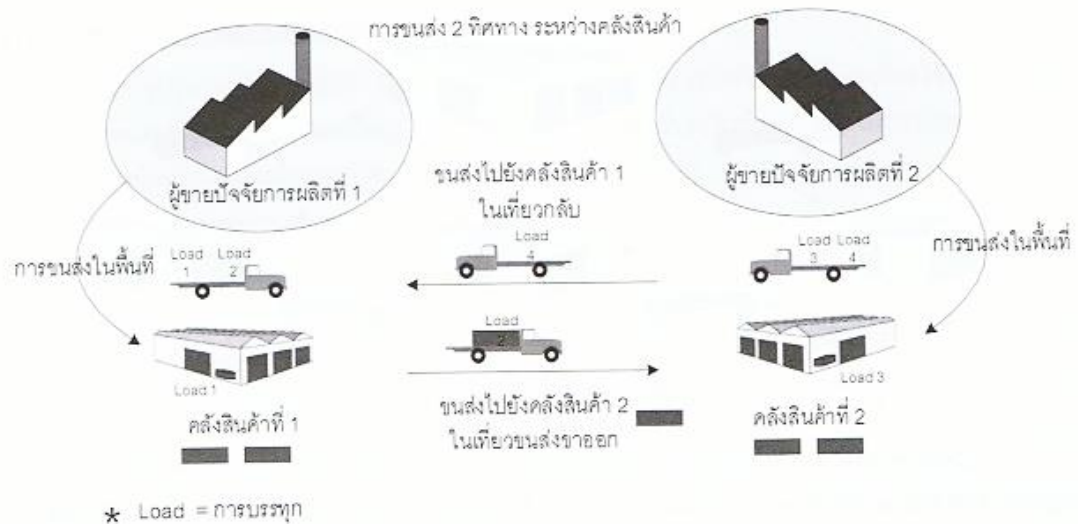
ภาพที่ 3.16 การจัดส่งชิ้นส่วนโดยตรงจากผู้ผลิตและ การจัดส่งด้วยระบบวิ่งรอบ (Milk Run)

และการขนส่งปัจจุบันจะนิยมการขนส่งโดยในระยะทางที่ไกล (Long Distance) จะใช้รถเทเลอร์ ส่วนระยะใกล้ (Close Proximity) ใช้รถปิคอัพ รถบรรทุกเล็ก และรถมอเตอร์ไซด์ ซึ่งในอุตสาหกรรมบริการด้าน โลจิสติก เช่น ไปรษณีย์ไทย และบริษัทข้ามชาติ นิยมใช้ระบบนี้



ภาพที่ 3.17 การขนส่งในปัจจุบัน

นอกจากการเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งโดยใช้การประหยัดจากขนาด ยานพาหนะในระยะทางที่ไกล และหลักการเข้าถึงสถานที่ของลูกค้าโดยใช้ยานพาหนะขนาดเล็กแล้วยังคำนึงถึงการหาสินค้าในเที่ยว กลับ เพื่อไม่ให้เกิดการสูญเปล่าด้านพลังงาน



ภาพที่ 3.18 การขนส่งแบบ 2 ทิศทาง

การจัดเส้นทางและตารางเวลาพาหนะเป็นปัญหาที่มีความซับซ้อน โดยเกิดจากหลายสาเหตุคือ ประการแรกมีปัจจัยที่มีผลกระทบหลายอย่างประการที่สองคือมีรายละเอียดหลายแง่มุมที่ต้องพิจารณาและข้อสุดท้ายคือมีวิธีและตรรกะหลายแบบที่สามารถนำมาใช้หาผลลัพธ์ได้ และวิธีที่ให้คำตอบที่ดีมักจะต้องอาศัยการคำนวณอย่างมากมายซึ่งการจัดเส้นทางและตารางเวลาในการขนส่งนั้นจะมีหลักการที่เหมือนกันทั้งในกรณีที่ที่ขนส่งสินค้าสำเร็จรูปสู่ลูกค้า การขนส่งวัตถุดิบเข้าโรงงาน หรือการที่จะเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างคลังสินค้าเพียงแต่เราจะเปลี่ยนจากจุดส่งสินค้าในกรณีของการขนส่งสินค้าสำเร็จรูปสู่ลูกค้าเป็นจุดรับสินค้าในกรณีของการขนส่งวัตถุดิบเข้าโรงงานเป็นต้น



ภาพที่ 3.19 การประสานงานการขนส่ง

การประสานงานการขนส่ง

ในการประสานงานการขนส่งมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. เพื่อป้องกันการแข่งขัน
2. ทำให้เกิดความยุติธรรม
3. เกิดความร่วมมือกันระหว่างการขนส่งแต่ละประเภท
4. ทำให้เกิดความเข้าใจที่ดีต่อกัน

เมื่อมีการวางแผนและควบคุม (Planning and Controlling) ในการขนส่งเรียบร้อยแล้วเราก็จำเป็นต้องมีการประสานงานการขนส่ง เพื่อให้ทุกสิ่งทุกอย่างเป็นไปได้ด้วยดี มีการประสานงานกันเป็นอย่างดี เช่น การขนส่งบางอย่างไม่สามารถที่จะไปได้ทุกหนทุกแห่งก็จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งประเภทอื่นมาช่วย เช่นนี้แสดงให้เห็นว่า จำเป็นต้องมีการประสานงานการขนส่งในทุกๆประเภท หรือในบางกรณีการขนส่งที่เคยใช้บริการอยู่ ไม่สามารถจะใช้ได้ เพราะเหตุจำเป็นเราต้องหันไปใช้การขนส่งประเภทอื่นเข้ามาแทน เป็นต้น

ในปัจจุบัน การประสานความร่วมมือเป็นกลยุทธ์ที่จำเป็นเพื่อความอยู่รอดของกลุ่มผู้ประกอบการขนาดย่อม และกลยุทธ์นี้ยังเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ในบางระดับของความเชื่อถือดูมองว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการวัดความสำเร็จของการประสานความร่วมมือ โดยเริ่มต้นจากการศึกษาความเสี่ยง จะทำให้สามารถพัฒนาความเชื่อมั่นได้อย่างรวดเร็วขึ้น

เพื่อเป็นการสนับสนุนการสร้างการเชื่อถือต้องมีการสื่อสารระหว่างธุรกิจ การสื่อสารเหล่านี้ต้องมีความเป็นส่วนตัว, ความสนิทสนม, มีความถี่และความสมบูรณ์ ยังเป็นที่เข้าใจได้ว่าธรรมชาติของความสัมพันธ์ที่ก่อตั้งระหว่างผู้ร่วมธุรกิจจะหลากหลาย เริ่มจากความสัมพันธ์แบบช่วงแขน ที่มีราคาเป็นฐาน (Arms-Length Price-Based Relationship) (มีความเชื่อถือกันระดับต่ำ) ไปสู่การร่วมมือกันในระดับความสัมพันธ์แบบร่วมกันพัฒนา (มีความเชื่อมั่นในระดับสูง)

ความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้ ต้องมีการทำงานร่วมกันและสถานะผู้นำยังคงเป็นเรื่องสำคัญ ในการดำเนินการขององค์กรเสมือนจริงนี้ได้ถูกสร้างขึ้นจาก “อาสาสมัคร” ยังมีการสำรวจได้ว่าความสามารถขององค์กรประเภทนี้อาจมีความจำเป็นที่ต้องระดม “อาสาสมัคร” ที่เป็นความแตกต่างไปจาก “การสั่งการและควบคุม” ที่ยังคงมีการใช้อยู่ในองค์กรอื่นๆ โดยหากสิ่งที่กล่าวมาทั้งหมดสามารถนำไปปฏิบัติได้ทั้งหมด มิตรภาพที่ดีและยิ่งใหญ่จะเกิดขึ้นในระบบทั้งหมด

การดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมในยุคนี้จำเป็นที่จะต้องหันมาจับมือกับธุรกิจรอบตัว ทั้งในแนวดิ่งและแนวราบ ความร่วมมือระหว่างธุรกิจแนวดิ่งจะรวมถึงธุรกิจที่ก่อให้เกิดผลผลิตจริงในสายการผลิตของตน ตั้งแต่ผู้จัดหาวัตถุดิบ, ผู้จัดส่ง, ผู้ผลิต, ผู้กระจายสินค้าและลูกค้า ส่วนความร่วมมือในแนวราบนั้นจะรวมถึงธุรกิจที่มีลักษณะส่งเสริม สนับสนุน หรือเป็นคู่ค้าที่มีประโยชน์ก่อให้เกิดการเพิ่มผลผลิต หรือยกระดับความสามารถของตนได้ ซึ่งอาจจะเป็นธุรกิจที่มี

ลักษณะใกล้เคียงกัน แนวความคิดการหันมาจับมือกับธุรกิจรอบตัวนี้เป็นแนวคิดที่เรียกว่า โซ่ อุปทาน (Supply Chain)

การจัดการโลจิสติกส์มีผลต่อการจัดการขนส่งมีหลายด้าน เราต้องมองงาน เป็น กระบวนการที่มีกิจกรรมต่อเนื่องต้องจัดการให้ข้อมูล สินค้า และการดำเนินงานอย่างไหลลื่น ใช้ เวลาสั้นที่สุด ในการปรับปรุงประสิทธิภาพนั้นควรมองทั้งระบบทั้งเครือข่าย กิจกรรมขนส่งอาศัย พลังจากเครือข่ายมากที่สุด เพื่อให้เกิดประโยชน์จากขนาด (Economy of scale) เครือข่ายยิ่งใหญ่ เท่าไรยิ่งลดต้นทุนได้เท่านั้น การเป็นเครือข่ายคือพลังสำคัญอย่างหนึ่งถ้ามีแล้วใช้ประโยชน์ได้ก็ลด ต้นทุน โดยในมุมมองของทาง ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ มองว่าการขนส่งที่เป็นเทียวหาวิธีลด ต้นทุนยากมาก แต่ก็เป็วิธีที่ผู้ประกอบการไทยถนัด แต่พอเป็นเครือข่ายจะทำไม่ได้ ทิศทาง แนวโน้มผู้ประกอบการขนส่งรายเล็กจะเสียเปรียบรายใหญ่ เนื่องจากรายเล็กวิ่งเป็นเทียวๆ ไม่มี เครือข่ายบริหารที่พลิกกลับไม่ได้ ในวิชาเรียนการขนส่งเป็นศาสตร์ด้านการจัดการเชิงเครือข่าย (Network) ในการจัดการโลจิสติกส์ Integration คือการสามัคคีกัน โดยการเป็นเครือข่ายหลายบริษัท ร่วมมือกันแบ่งปันแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ การดำเนินงาน และทรัพยากร วงการขนส่งไทยมีราย ย่อยมาก ผู้ประกอบการหลายรายภูมิใจกับการเป็นตัวของตัวเองแต่กลับเป็นข้อเสีย เพราะการนำ การบริหารแบบเครือข่ายมาใช้คือการสร้างความสามัคคีระหว่างภาคส่วนต่างๆ ในวงการ อุตสาหกรรมขนส่ง

งานโลจิสติกส์มีความเกี่ยวข้องกับการไหลเวียนของข่าวสารข้อมูลและวัตถุดิบ การบริหารจัดการ ซึ่งการขนส่งเป็นหนึ่งในกิจกรรมหลักของระบบโลจิสติกส์ อาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมการขนส่งคือกิจกรรมที่เป็นตัวเชื่อมผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ เพราะเป็น กิจกรรมที่ทำให้สินค้าเกิดการเคลื่อนย้ายขึ้น นอกจากนี้อาจกล่าวได้ว่ากิจกรรมการขนส่งคือ กิจกรรมที่ช่วยเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า (Place Value) เพราะสินค้าไม่มีการเคลื่อนย้ายไปยังจุดที่มีความ ต้องการของสินค้าเกิดขึ้น สินค้านั้นก็จะมีคุณค่าของขอบเขตของโลจิสติกส์ได้เปลี่ยนไปเมื่อมี การปรากฏขึ้นของเทคโนโลยีใหม่ๆ และกลยุทธ์พันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อที่จะแข่งขันกันในด้าน ความยืดหยุ่นและการตอบสนองอย่างรวดเร็ว ความสำคัญของโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น บริษัทต่างๆ ได้ พัฒนารูปแบบเข้าสู่การแข่งขันระดับโลก เพื่อที่จะเปิดโอกาสในการเข้าสู่ตลาดใหม่ๆ ในช่วงปีที่ ผ่านมา โลจิสติกส์ได้พัฒนาจากการบริหารจัดการทางด้านโลจิสติกส์ด้วยตนเอง (Single-Party Logistic) ไปสู่การเป็นผู้ให้บริการทางด้านโลจิสติกส์แบบหลายกลุ่ม (SPL or Multiparty) การใช้ เครือข่ายโลจิสติกส์ทางอินเทอร์เน็ตเพื่อมุ่งสู่การเป็นผู้ให้บริการระดับโลก ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยบุคคลที่ 3 คือ การให้บริการทางด้านโลจิสติกส์แบบผูกพันด้านสัญญาและให้บริการเฉพาะใน ภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์ภายใต้การให้บริการโลจิสติกส์จากภายนอก คือ

- เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินการ
- ลดความผันผวนของอุปสงค์

- ลดการลงทุนเพิ่มเติมในธุรกิจ

การก่อให้เกิดพันธมิตรในโซ่อุปทาน ขั้นตอนแรกบริษัทนั้นควรจะเลือกคู่พันธมิตรของตน โดยพิจารณาจากความสามารถและความสนใจที่จะพัฒนาพันธมิตรของอีกบริษัท เมื่อเลือกคู่พันธมิตรได้แล้วบริษัทควรจะจัดตั้งความสัมพันธ์ที่เรียกว่า พันธมิตรทางยุทธศาสตร์ (Strategic Alliance) ขึ้นมา ซึ่งหมายถึง กระบวนการที่บริษัททั้งคู่ตกลงที่จะแบ่งสรรข้อมูลลงทุนร่วมกัน และปรับปรุงการทำงานต่าง ๆ ร่วมกัน

ระบบ GPS ติดตามรถขนส่งสินค้า

1. TOD GPS Tracking จะช่วยอะไรให้กับบริษัทได้บ้าง

- ลดความล่าช้าและลดเวลาที่เกิดขึ้นจากการวิ่งนอกเส้นทางโดยการรู้ตำแหน่งของรถตลอดเวลา คุณสามารถติดต่อคนขับรถได้ทันทีเมื่อรถวิ่งออกนอกเส้นทางที่ควรวิ่ง
- ป้องกันการนำรถไปใช้ส่วนตัว
- ป้องกันการจอดรถติดเครื่องเป็นเวลานานทำให้เปลืองน้ำมันและเกิดการสึกหรอของรถ

- ป้องกันการทุจริตน้ำมันเพราะมีการตรวจวัดระดับน้ำมันตลอดเวลา
- เมื่อมีงานใหม่เข้ามาสามารถจัดรถที่อยู่ใกล้ที่สุดเข้าไปได้ทันทีทำให้ประหยัดค่าน้ำมันรถ

- ตรวจจับความเร็วรถตลอดเวลาเพื่อป้องกันการขับเร็วที่จะทำให้เกิดการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงมากขึ้นและลดอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

- ลดเวลาการทำงานของพนักงานในการบันทึกการใช้งานรถและป้องกันการทุจริตจากการบันทึกด้วยคน เพราะเวลาและเส้นทางการวิ่งจะถูกบันทึกเองอัตโนมัติ

- ทำให้การไ้รถเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเพราะรถทุกคันอยู่ในการควบคุมตลอดเวลา

- ทำให้ลูกค้าเกิดความเชื่อมั่นต่อการขนส่งหรือบริการ

- ช่วยเพิ่มภาพลักษณ์ที่ดีให้บริษัท

2. จุดเด่นของระบบ ทีโอดีจีทีเอส ติดตามรถยนต์

- ได้รับการรับรองจากกรมขนส่งทางบก ในการให้บริการติดตั้งระบบจีทีเอส ในประกาศของรถประเภทรถโดยสารสาธารณะทุกประเภทและรถตู้โดยสาร (ยกเว้นรถสองแถว, รถหมวด 4 และหมวด 1 ภูมิภาค), รถลากจูงและรถสิบล้อขึ้นไป เลขที่ใบอนุญาต 063/2559

- ออกแบบโดยนักออกแบบโปรแกรมมืออาชีพจากสหรัฐอเมริกาที่มีผลงานมาแล้วทั่วโลก ทำให้ได้ระบบโปรแกรม GPS ที่ใช้งานง่ายที่สุดกว่าทุก ระบบที่มีในเมืองไทย

- โปรแกรมจะ ถูก Customize ให้เหมาะกับแต่ละบริษัทเพื่อให้ได้โปรแกรมที่ตรงกับการใช้งานที่แตกต่างกันของแต่ละบริษัท

- ติดตามรถหลาย ๆ คันพร้อมกันหรือทีละคันเพื่อดูตำแหน่ง เส้นทาง การวิ่ง ความเร็ว และ พฤติกรรมการขับขี่ (วิ่งออกนอกเส้นทาง ขับรถเร็ว จอดครัดคิดเครื่องเป็นเวลานาน)
- ติดตามด้วยโหมด CCTV ที่ทำให้รถทุกคันจะอยู่ในการสายตาของคุณตลอดเวลา เหมือนดูด้วยกล้องวงจรปิด
- สามารถเรียกดูย้อนหลังได้ถึง 6 เดือน
- แสดงด้วยแผนที่ปกติหรือภาพถ่ายดาวเทียมด้วยตำแหน่งความแม่นยำ 5 เมตร
- แกรมฟรีระบบบำรุงรักษา คอยแจ้งเตือนท่านเมื่อรถต้องเข้าทำการซ่อมบำรุงหรือต่อทะเบียน
- ใช้งานได้ทุกที่ ไม่ว่าจะอยู่ที่ใดที่มีอินเทอร์เน็ต ก็สามารถเข้ามาดูรถได้ทุกที่ ทุกเวลาตลอด 24 ชม

3. ลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ

ช่วยลดต้นทุนในการเดินทาง โดยการวางแผนการเดินทางที่จะทำให้ประหยัดค่าน้ำมัน และพฤติกรรมการขับรถของคนขับ ได้อย่างละเอียดและแม่นยำ

4. ป้องกันรถหาย ติดตามรถ

ด้วยโครงข่ายระบบสัญญาณ โทรศัพท์ที่ครอบคลุมประเทศไทย และอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพในการหาตำแหน่งของยานพาหนะ จะทำให้ท่านสามารถรู้ตำแหน่งของยานพาหนะได้อย่างแม่นยำ

5. ป้องกันการขโมยน้ำมัน

สามารถตรวจสอบระดับน้ำมันได้ โดยดูผ่านทางเว็บไซต์เพื่อดูระดับน้ำมันที่เหลืออยู่ในถังน้ำมันได้

6. รายงานผลตลอด 24 ชม.

สามารถติดตามตำแหน่งของยานพาหนะได้ตลอด 24 ชั่วโมงผ่านทาง อินเทอร์เน็ตได้ทุกที่ทุกเวลา

7. รู้ทันทีว่ารถอยู่ที่ไหน



ภาพที่ 3.20 แผนที่ผ่านระบบ GPS

8. ดูได้ทั้งในคอมพิวเตอร์และสมาร์ทโฟน

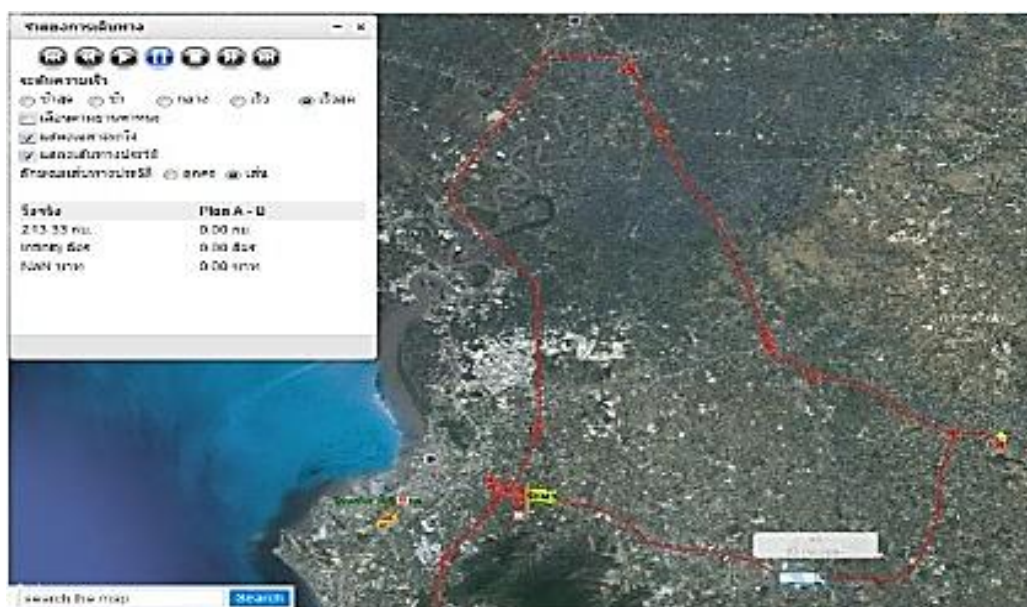


ภาพที่ 3.21 การดู GPS ผ่านคอมพิวเตอร์และสมาร์ทโฟน

9. รายงานการแจ้งเตือน

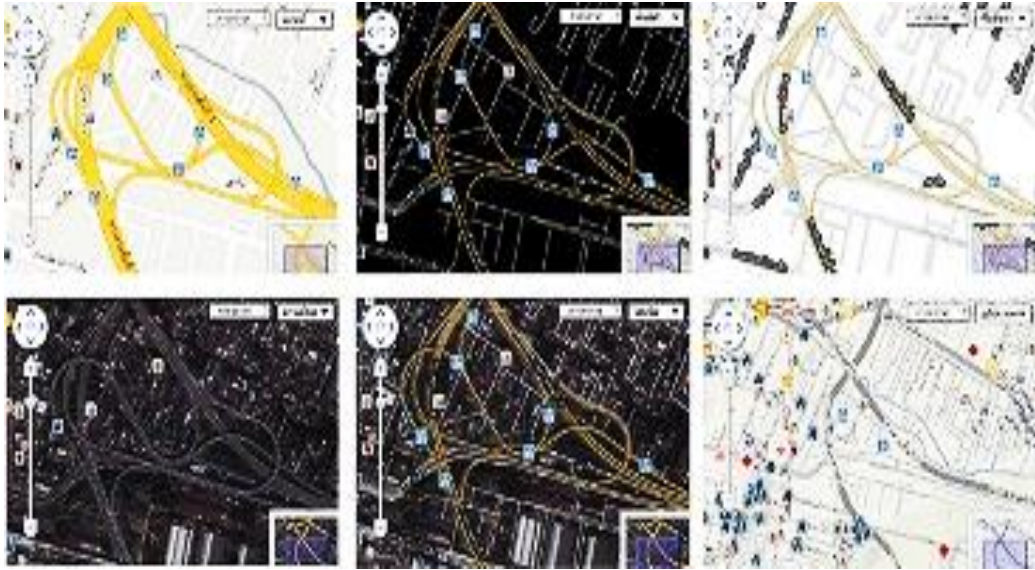
รายงานผลการแจ้งเตือนต่าง ๆ ในระบบ เพื่อให้ท่านสามารถรู้ถึงการทำงานของยานพาหนะ เพื่อนำไปปรับปรุงการเดินทางหรือการซ่อมบำรุงยานพาหนะของท่านได้

10. ดูประวัติย้อนหลังและจำลองการวิ่งได้ถึง 6 เดือน



ภาพที่ 3.22 การดู GPS ย้อนหลัง 6 เดือน

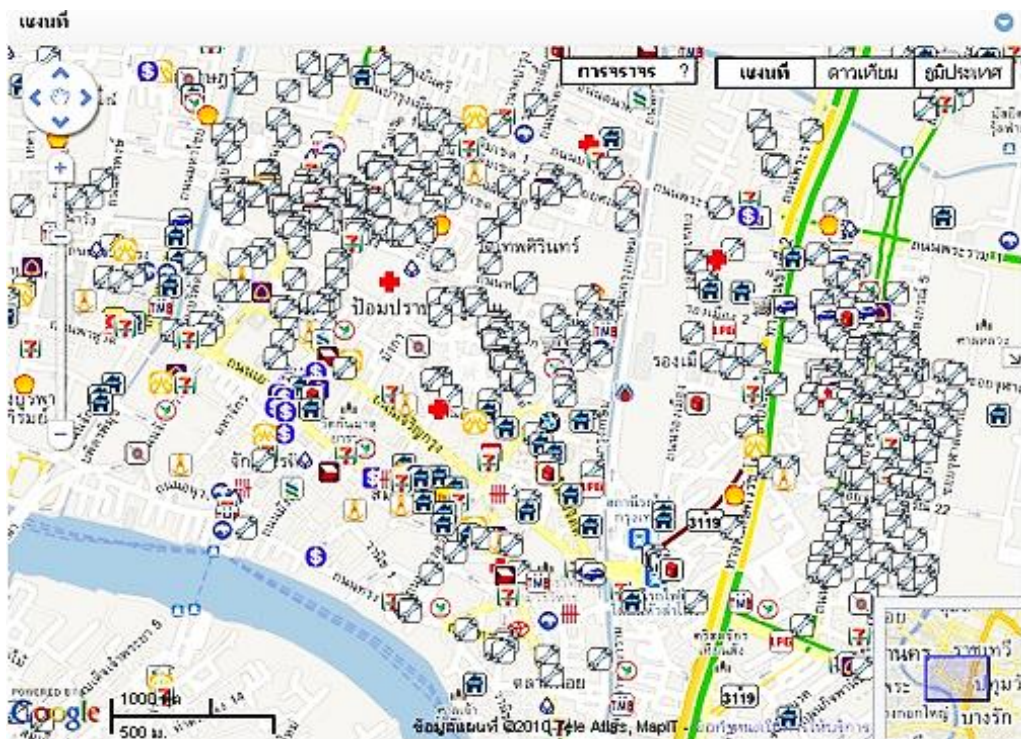
11. แสดงแผนที่ 6 รูปแบบเสมือนจริง



ภาพที่ 3.23 การดูแผนที่ที่ผ่านระบบ GPS รูปแบบเสมือนจริง

12. แสดงจุดสำคัญมากกว่า 500,000 จุด

เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สถานที่ราชการ 7-11 Big C Lotus ป้ายน้ำมัน ป้ายแก๊ส วัด ห้างกิโล และอีกมากมาย




ภาพที่ 3.24 แผนที่จุดสำคัญมากกว่า 500,000 จุด

13. รายงานต่าง ๆ สามารถพิมพ์ออกเป็น Excel ได้

รายงานต่าง ๆ ที่เราพัฒนาขึ้นมาเพื่อระบบงานของท่านโดยเฉพาะ และจะพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

14. หนังสือรับรองที่ได้รับอนุญาตจากกรมขนส่งทางบก

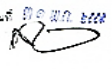

 กรมการขนส่งทางบก
 ถนนพหลโยธิน กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

หนังสือฉบับนี้ให้ไว้เพื่อรับรองว่า เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถดีเซลบีบี มีคุณลักษณะ
 และระบบการทำงานเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบกครบถ้วนทุกประการ โดยสามารถติดตั้งและใช้งานได้ทันที
 ที่ใช้ในรถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน ๖,๐๐๐ กิโลกรัมตามที่กำหนดไว้ในการขนส่งทางบก

หมายเลขรับรอง ๐๒๗๖๕๕๔

เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ	
ชนิด	๘๕๓๓๐๔๕
แบบ	T333
ประเภทเครื่องใช้ประเภทและอุปกรณ์	Cellular Based (GSM / WCDMA GPS Tracking)
หมายเลขใบรับรองหรือโทรศัพท์มือถือและอุปกรณ์	83839616
วันที่ได้รับการรับรอง	๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๔
อุปกรณ์รับสัญญาณ	
ชนิด	BT-909
แบบ	MFDCU-ES
ประเภทอุปกรณ์รับสัญญาณ	เครื่องรับสัญญาณมือถือ
ผู้ให้บริการระบบสื่อสาร	
บริษัท/ห้างหุ้นส่วนจำกัด	เอสซีไอ เทคโนโลยี จำกัด
ใบอนุญาตประกอบกิจการประเภทแบบที่หนึ่ง	เลขที่ ๕๕๕๕๕๕๕๕
วันที่ใบอนุญาตหมดอายุ	๒๕๖๐-๐๖-๒๕๖๐

รัฐบาลจะออกใบรับรองการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (จำนวน ๓ แห่ง) และต้องปฏิบัติตาม
 เงื่อนไขการให้บริการรับรองตามที่ผู้ใช้บริการขนส่งทางบกได้ขอการตรวจ (จำนวน ๓๓ แห่ง) ตามข้อกำหนดแบบ
 กรณีรถดีเซลบีบีที่ออกตามเงื่อนไขของกรมการขนส่งทางบก (จำนวน ๓๓ แห่ง) และต้องปฏิบัติตาม
 ข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางบก หรือผู้ใช้บริการขนส่งทางบกสามารถมีการรายงานข้อมูลขึ้นบันทึกหรือพิมพ์รายงาน
 ข้อมูลตามเงื่อนไขที่กำหนด กรมการขนส่งทางบกออกให้การรับรอง โดยผู้ใช้บริการขนส่งทางบก
 จะต้องมีใบอนุญาตประกอบกิจการประเภทที่หนึ่งที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก หรือแจ้งกรมการขนส่งทางบก
 จนถึงผู้ใช้บริการหรือผู้ใช้บริการเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถดังกล่าว

วันที่ ๒๒ วันที่ ๒๒ ๒๕๕๔

 (นายชาติ บุณยพงศ์)
 รองอธิบดี ปฏิบัติราชการแทน
 อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

สำนักงานกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๔
 "เป็นองค์การส่วนราชการในกรมการขนส่งทางบก สังกัด ศูนย์ควบคุมการขนส่งทางบกไม่ใช่อุทยานพฤกษศาสตร์"

ภาพที่ 3.25 หนังสือรับรองที่ได้รับอนุญาตจากกรมขนส่งทางบก

การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก กระทำผิดเงื่อนไขที่ได้จากระบบ GPS

ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก ยกกระดับมาตรฐานความปลอดภัย โดยจัดทำโครงการ มั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS เพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้ขับรถใช้ถนน และผู้ใช้บริการรถสาธารณะ กรมการขนส่งทางบกนำข้อมูลการกระทำผิดเงื่อนไขที่ได้จากระบบ GPS มากำหนดมาตรการลงโทษที่เหมาะสม ได้แก่

1. การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่ากำหนด ต่อเนื่องเกิน 2 นาที
 - รถบรรทุก = 80 กม./ชม.
 - รถลากจูง = 60 กม./ชม.
 - รถโดยสาร = 80 กม./ชม.

มีความผิดตามมาตรา 111 (พรบ. การขนส่งทางบก) และ มาตรา 67 (พรบ. จราจรทางบกฯ) มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท

รู้หรือไม่?

**การขับรถด้วยความเร็วเกินกว่ากำหนด
ต่อเนื่องเกิน 2 นาที**

	รถบรรทุก = 80 กม./ชม.
	รถลากจูง = 60 กม./ชม.
	รถโดยสาร = 80 กม./ชม.

มีความผิดตามมาตรา 111 (พรบ. การขนส่งทางบก)
และมาตรา 67 (พรบ. จราจรทางบกฯ)
มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท

 D.T.C. Enterprise No.1 GPS & IoT Solutions in Thailand.
info@dtc.co.th www.dtc.co.th 1176 (24 hours)

ภาพที่ 3.26 ข้อมูลการกระทำผิดเงื่อนไขที่ได้จากระบบ GPS

2. การขับรถเกินระยะเวลาที่กำหนดในรอบ 24 ชั่วโมง ขับรถได้ต่อเนื่องกันไม่เกิน 4 ชั่วโมง และต้องหยุดพักอย่างน้อย 30 นาที จึงจะสามารถขับได้ อีก 4 ชั่วโมง การหยุดที่ไม่ถึง 30 นาที ไม่ถือว่าเป็นการหยุดพัก

มีความผิดตามมาตรา 127 (พรบ. การขนส่งทางบก) มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท หรืออาจสั่งพักใบอนุญาตได้ไม่เกิน 180 วัน

รู้หรือไม่?

**การขับรถเกินระยะเวลาที่กำหนด
ในรอบ 24 ชั่วโมง**

 ขับรถได้ต่อเนื่องกัน ไม่เกิน 4 ชั่วโมง
และต้องหยุดพักอย่างน้อย 30 นาที
จึงจะสามารถขับได้อีก 4 ชั่วโมง

การหยุดที่ไม่ถึง 30 นาทีไม่ถือว่าเป็นการหยุดพัก

มีความผิดตามมาตรา 127 (พรบ. การขนส่งทางบก)
มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 5,000 บาท
หรืออาจสั่งพักใบอนุญาตได้ไม่เกิน 180 วัน

 D.T.C. Enterprise No.1 GPS & IoT Solutions in Thailand.
info@dtc.co.th www.dtc.co.th 1176 (24 hours)

ภาพที่ 3.27 การขับรถระยะเวลาที่กำหนดในรอบ 24 ชั่วโมง

3. การขับรถโดยไม่แสดงตัวผู้ขับรถ หรือใช้ใบอนุญาตผิดประเภท ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีความผิดตามมาตรา 109

พนักงานขับรถ

- กรณีไม่แสดงตัวตน ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้มารายงานตัว หรือสั่งพักใบอนุญาตได้ไม่เกิน 180 วัน

- กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างถูกยึดใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการขนส่ง มีโทษปรับสูงสุด 50,000 บาท

รู้หรือไม่?

การขับรถโดยไม่แสดงตัวผู้ขับรถ หรือใช้ใบอนุญาตผิดประเภท

พนักงานขับรถ

- กรณีไม่แสดงตัวตน ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้มารายงานตัว หรือสั่งพักใบอนุญาตได้ไม่เกิน 180 วัน
- กรณีผู้ได้รับใบอนุญาตขับรถ ปฏิบัติหน้าที่ในระหว่างถูกยึดใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 40,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย มีความผิดตามมาตรา 109 ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขประกอบการขนส่ง มีโทษปรับสูงสุด 50,000 บาท

D.T.C.

D.T.C. Enterprise No.1 GPS & IoT Solutions in Thailand.
info@dtc.co.th www.dtc.co.th 1176 (24 hours)

ภาพที่ 3.28 การขับรถโดยไม่แสดงตัวผู้ขับรถ หรือใช้ใบอนุญาตผิดประเภท

4. การปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ ถือเป็นเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ต้องมีและใช้หากตรวจพบ

- ขณะตรวจสภาพรถประจำปี จะไม่ให้ผ่านการตรวจสภาพ

- ขณะใช้งานบนถนน มีความผิดตามมาตรา 148 มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน

50,000 บาท

รู้หรือไม่ว่า?

การปลดหรือถอด
เครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ
ถือเป็นเครื่องอุปกรณ์ของรถที่ต้องมีและใช้

หากตรวจพบ

- ขณะตรวจสภาพรถประจำปี
จะไม่ให้ผ่านการตรวจสภาพ
- ขณะใช้งานบนถนน
มีความผิดตามมาตรา 148
มีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท



DTC

D.T.C. Enterprise No.1 GPS & IoT Solutions in Thailand.
info@dtc.co.th www.dtc.co.th 1176 (24 hours)

ภาพที่ 3.29 การปลดหรือถอดเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ

เลือกดีเจีพีเอสที่ได้มาตรฐาน ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก ชัวร์ เลือกดีที่ D.T.C. พร้อมบริการหลังการขายครบวงจร มั่นใจ เชื่อถือได้ด้วยคุณภาพยาวนานกว่า 20 ปี โทรเลข สายด่วน 1176 ตลอด 24 ชั่วโมง www.dtc.co.th

เลือก GPS มาตรฐานกรมขนส่ง
ดีที่ DTC ผู้นำด้าน GPS & IoT Solutions

ควบคุมการขับขี่
โดยระบบ GPS

DTC
www.dtc.co.th
1176

ผ่านมาตรฐาน
กรมการขนส่งทางบก



DTC

D.T.C. Enterprise No.1 GPS & IoT Solutions in Thailand.
info@dtc.co.th www.dtc.co.th 1176 (24 hours)

ภาพที่ 3.30 การเลือก GPS มาตรฐานกรมขนส่ง

5. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับประสิทธิภาพและข้อกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง

การดำเนินงานด้านการพัฒนาถูกระเบียบ

กิจกรรมด้านการพัฒนาถูกระเบียบด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทย สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยได้ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเพื่อจัดทำข้อเสนอด้านการพัฒนาถูกระเบียบเกี่ยวกับโลจิสติกส์ ร่วมกับคณะอนุกรรมการปรับปรุงเพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ โดยได้รวบรวมประเด็นปัญหาในการดำเนินงานของภาคเอกชน และนำเสนอต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมการฯ เพื่อพิจารณา โดยมีประเด็นนำเสนอที่สำคัญประกอบไปด้วย

1. การเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ เพื่อแก้ไขปัญหาในระบบการขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ทั้งการขนส่งสินค้าขาเข้าและการขนส่งสินค้าขาออก โดยได้รวบรวมประเด็นปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาทั้งในส่วนที่สามารถดำเนินการได้ในทันที และแนวทางการแก้ไขปัญหายังจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการนำเสนอร่างกฎหมายต่อ สภานิติบัญญัติ

ตัวอย่างของประเด็นปัญหาสำคัญที่นำเสนอต่อคณะ อนุกรรมการ ได้แก่ ปัญหาการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งควรมีการควบคุมเส้นทางการเดินรถให้อยู่ในบริเวณที่ไกลจากเขตชุมชน และควบคุมรถไม่ให้ออกนอกเส้นทางที่กำหนด ปัญหาเรื่องน้ำหนักของเครื่องทำความเย็นให้กับตู้คอนเทนเนอร์ Generator Set ซึ่งควรมีการกำหนดแนวทางการพิจารณาที่ชัดเจน ปัญหาเรื่องเวลาห้ามเดินรถซึ่งมีความแตกต่างและไม่ชัดเจน ทำให้เกิดเวลาในการรอคอยและไม่สามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปยังท่าเรือได้ทัน ภายใน 24 ชั่วโมงและเกิดการตกเรือในที่สุด ซึ่งควรมีการพิจารณาเส้นทางในการเดินรถบรรทุกให้เหมาะสมกับความเป็นจริงของ อุตสาหกรรม เป็นต้น

สำหรับกฎหมายที่เสนอให้มีการแก้ไขประกอบไปด้วย พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย 2456, พรบ. วัตถุอันตราย 2535, พรบ. ศุลกากร 2469, พรบ. ส่งเสริมพาณิชย์ 2521, ปว. 58 (ควบคุมกิจการค้าขายอันตรายถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน)ข้อ 3(9), ปว. 68 (ควบคุมการจอดเรือในแม่น้ำลำคลอง), พรบ. การรับขนส่งสินค้าทางทะเล 2534, พรบ. ภาษีโรงเรือน, พรบ. โรงงาน 2534, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, พรบ. ยาเสพติด 2522, พรบ. จราจร 2524, พรบ. ทางหลวง 2535, พรบ. การทางพิเศษ, พรบ. จราจรทางบก 2522 และประมวลรัษฎากร โดยการนำเสนอได้มีการระบุนโยบายและแนวทางในการแก้ไข ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปดำเนินการต่อได้ในทันที

2. การเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาการขนส่งทางบก ซึ่งผู้แทนสมาพันธ์ได้นำเสนอปัญหาและแนวทางแก้ไขของแนวความคิดกรอบการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนดังต่อไปนี้

2.1 ปัญหาด้านองค์กรกำกับดูแล ซึ่งคณะกรรมการโดยส่วนใหญ่เป็นผู้แทนที่มาจากหน่วยงานภาครัฐและไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพมีแนวทางแก้ไข

- คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นควรมีจำนวนที่เหมาะสมและประกอบด้วยหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงเท่านั้น แต่ควรมีผู้แทนภาคเอกชนอยู่ในคณะกรรมการ ทั้งจากผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการ

- อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการควรมุ่งเน้นการกำหนดนโยบายและมาตรการเฉพาะในส่วนของการขนส่งทางถนน

2.2 ปัญหาด้านการแบ่งประเภทของการประกอบการ เนื่องจากความซับซ้อนของการประกอบธุรกิจการขนส่งในปัจจุบันทั้งด้านการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งมีลักษณะการประกอบการที่แตกต่างกัน ส่งผลให้การกำหนดนโยบายสำหรับการขนส่งแต่ละประเภทจำเป็นต้องมีการระบุเฉพาะ เจาะจงเพื่อให้สามารถกำหนดนโยบายที่เหมาะสมซึ่งเห็นว่าควรแบ่งประเภทของการประกอบการขนส่งทางถนนเป็น

- การประกอบการขนส่งผู้โดยสารประจำทาง
- การประกอบการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทาง
- การประกอบการขนส่งผู้โดยสารรถแท็กซี่
- การประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคล
- การประกอบการขนส่งสินค้าทั่วไป
- การประกอบการขนส่งสินค้าอันตราย

2.3 ปัญหาด้านการเข้าสู่ตลาด เนื่องจากในปัจจุบันมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าที่ไม่มีความสามารถในการบริหารจัดการอย่างเพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาจากการขนส่งทั้งคุณภาพของพนักงานขับรถ ความสามารถในการชดใช้ค่าเสียหายให้กับเจ้าของสินค้า และประสิทธิภาพในการให้บริการ อันมีสาเหตุมาจากการไม่มีหลักเกณฑ์ในการอนุญาตให้มีการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการที่ดีเพียงพอ ซึ่งได้เสนอแนวทางแก้ไขคือ

- ต้องแสดงฐานะทางการเงินและแผนธุรกิจ
- ต้องมีประกันภัยด้วยจำนวนเงินที่เหมาะสม
- ต้องมีประวัติการประกอบการที่ดี
- ต้องแสดงให้เห็นว่ามีทักษะและความชำนาญในการประกอบการ
- ต้องแสดงให้เห็นว่ามีที่จอดเก็บ และซ่อมและบำรุงรักษา
- ต้องนำส่งรายงานทางการเงินประจำปีในรูปแบบที่กำหนด
- ต้องนำส่งรายงานผลการดำเนินงานประจำปี

2.4 ปัญหาด้านการกำกับดูแลด้านบริการ ปัจจุบัน การประกอบการกำกับดูแลของไทย ยังไม่มีระบบกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดเพียงมาตรฐานการให้บริการไว้ในใบอนุญาตเท่านั้น ในขณะที่กลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วได้มีแนวทางในการกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการไว้ชัดเจนและสัมพันธ์เชื่อมโยงกับกฎเกณฑ์การเข้าสู่กิจการขนส่งทาง

ถนน ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งของไทยเกิดการตัดราคาเพื่อรักษากลุ่มลูกค้าของผู้ให้บริการรายใหญ่ ซึ่งอาจนำไปสู่การถอนตัวออกจากตลาดของรายย่อย และเกิดลักษณะของตลาดผูกขาดในท้ายที่สุด ซึ่งได้เสนอแนวทางแก้ไขประกอบไปด้วย

- กำหนดค่าบริการขั้นต่ำในกรณีที่เชื่อได้ว่ามีการแข่งขันด้านราคาที่ไม่ยุติธรรมเกิดขึ้น
- กำหนดข้อห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งกระทำการที่ขัดต่อประโยชน์สาธารณะ

2.5 ปัญหาด้านการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในปัจจุบันที่มีเป็นจำนวนมาก และความเสียหายที่เกิดจากรถขนส่งสินค้ามักมีมูลค่าสูง และมักส่งผลกระทบต่อผู้ใช้เส้นทางทั่วไปอย่างรุนแรง อันอาจมีสาเหตุมาจากความละเลยในการกำกับดูแลยานพาหนะ และคุณภาพของพนักงานขับรถ จึงเห็นว่าควรกำหนดแนวทางแก้ไขคือ

- เพิ่มเงื่อนไขการออกใบอนุญาตขับขี่ให้กับพนักงานขับรถ
- จัดตั้งให้มีพนักงานตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งมีอำนาจในการสุ่มตรวจรถยนต์ในสถานประกอบการ เพื่อติดตามและประเมินการปฏิบัติตามระเบียบของการขนส่ง

2.6 ปัญหาด้านการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการสืบเนื่องจากปัญหา ในการรับผิดชอบความเสียหายต่อสินค้าระหว่างการขนส่ง ปัญหาของการขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย และความรับผิดชอบต่อบุคคลที่ 3 ซึ่งมักเกิดการถกเถียงกันระหว่างผู้ขนส่งและเจ้าของสินค้า หรือผู้รับขนส่งสินค้า โดยมักเกิดการปฏิเสธความรับผิดชอบ ทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้สูญเสียหรือบุคคลที่ 3 ในมีแนวทางแก้ไขคือการสร้างกรอบกฎหมายด้านเอกชน เพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการและสร้างความชัดเจนในความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ส่งของ และผู้รับใบตราส่ง

2.7 ปัญหาด้านการกำกับดูแลสถานีขนส่ง เนื่องจากกฎหมายในปัจจุบันไม่สอดคล้องกับธรรมเนียมปฏิบัติในภาคธุรกิจ โดยเฉพาะกรณีของศูนย์กระจายสินค้ากับสถานีขนส่งสินค้าซึ่งมีความใกล้เคียง กันในแง่ของกฎหมาย ทำให้ภาคเอกชนเกิดปัญหาจากความไม่ชัดเจนในการกำกับดูแลของภาครัฐ จึงได้เสนอแนะแนวทางแก้ไขประกอบไปด้วย

- แบ่งประเภทของสถานีออกเป็น
 1. สถานีขนส่งผู้โดยสารส่วนบุคคล
 2. สถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ
 3. สถานีขนส่งสินค้าส่วนบุคคล
 4. สถานีขนส่งสินค้าสาธารณะ
- กำกับดูแลเพื่อมิให้เกิดการแข่งขันที่ไม่ยุติธรรม

2.8 ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย เกิดจากขีดความสามารถของภาครัฐ เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้อธิบดีหรือนายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการ ที่เกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งแม้ว่าอธิบดีจะมีอำนาจมอบหมายให้ผู้ตรวจการหรือพนักงานตรวจสภาพทำการแทนได้ แต่ในทางปฏิบัติพบว่ายังไม่สามารถดำเนินการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากผู้ประกอบการมีจำนวนมาก ซึ่งมีแนวทางแก้ไขประกอบด้วย

- ให้ผู้แทนของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการมีส่วนร่วมในการ กำกับดูแลการขนส่ง
- นำหลักการของห่วงโซ่ของความรับผิดชอบมาใช้พัฒนาช่องทางให้ผู้ให้บริการ และประชาชนสามารถร้องเรียนปัญหาที่เกิดขึ้นได้

3. การเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาพิธีการศุลกากร ผู้แทนสมาพันธ์ได้นำเสนอประเด็นปัญหาและแนวทางในการแก้ไข ซึ่งมีประเด็นที่สำคัญสรุปได้ดังต่อไปนี้

3.1 โครงสร้างพิกัดศุลกากรที่ยุงยาก ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจส่วนบุคคลมากเกินไป ทำให้ไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจน และทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำ และจะเป็นช่องทางให้เกิดการเรียกร้อยเงินนอกระบบซึ่งได้นำเสนอแนวทางแก้ไข ประกอบไปด้วย

- ควรให้ทำใบขนสินค้าก่อนมีการประเมิน
- ควรผลักดันให้มีการประเมินราคาตาม GATT Valuation ของ WTO อย่างจริงจังเร่งด่วน เพื่อให้การประเมินเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- ควรเร่งเว้นภาษีนำเข้าสินค้าตัวอย่าง หรือสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการศึกษาวิจัย

- ควรพิจารณากำหนดระเบียบปฏิบัติ และให้คำนิยามของสินค้าตัวอย่างให้ครอบคลุมถึงกรณีของสินค้าตัวอย่างที่ต้อง ตรวจสอบวิเคราะห์และไม่สามารถส่งคืนในสภาพเดิมได้

3.2 การจัดทำมาตรฐานสากลในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร อาทิ ช่วงเวลาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ระบบการทำงาน การตรวจสอบย้อนหลัง และระบบเอกสารในการดำเนินพิธีการ เป็นต้น โดยได้นำเสนอแนวทางแก้ไขประกอบไปด้วย

- เปลี่ยนระบบการทำงานให้เป็นกะ และให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง
- แก้ไขกฎหมายมาตรา 118 ให้การปฏิบัติเป็นแนวทางเดียวกัน
- สินค้า FCL ควรใช้เบอร์ตู้แทน Shipping Mark
- การจัดทำ Post Review ควรอยู่ในช่วงเวลา 3 เดือน
- ควรเร่งเคลียร์สินค้าออกจากท่าเรือให้เร็วเพื่อลดภาระพื้นที่หน้าท่าและคลังสินค้า หรือชำระค่าฝากสินค้าให้กับท่าเรือ
- ควรลดเอกสารที่ใช้ในการ Transshipment โดยการ ใช้ Single Document

- พัฒนารูปแบบรองรับการใช้เอกสารชุดเดียวกันสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลาย

รูปแบบ และพัฒนาระบบ Paperless เพื่อสนับสนุน

- เร่งรัดให้มีการใช้ระบบ EDI ที่สมบูรณ์มากขึ้น และจัดทำกฎหมายรองรับธุรกรรมที่ผ่านระบบดังกล่าว

- เปลี่ยนแปลงค่าใช้จ่ายบางรายการให้เข้าระบบอย่างถูกกฎหมาย

3.3 การบูรณาการพิธีการศุลกากรไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อส่งเสริมความสะดวกรวดเร็วในการค้าชายแดน เนื่องจากปัจจุบันการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศก่อนการส่งออกจะต้องมีการตรวจ สอบสินค้า ณ ประเทศต้นทาง โดยต้องดำเนินพิธีการศุลกากร เพื่อตรวจสอบสินค้า ณ ประเทศต้นทาง เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของสินค้า และเมื่อสินค้าไปถึงยังประเทศปลายทางจะต้องมีการผ่านพิธีการศุลกากรอีกครั้ง ซึ่งการผ่านพิธีการศุลกากรทั้งในประเทศผู้ส่งออก และประเทศผู้นำเข้านั้น ถือว่าเป็นการดำเนินงานที่ซ้ำซ้อน และทำให้เกิดความไม่สะดวกในการส่งออก และทำให้เสียเวลา โดยได้นำเสนอแนวทางแก้ไขประกอบไปด้วย

- การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรเพื่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้ดำเนินการเพียงครั้งเดียว ณ ประเทศต้นทาง หรือตรวจสอบร่วมกัน

- กำหนดมาตรฐานในการตรวจสอบสินค้าให้เหมือนกัน

4. การเสนอแนะแนวทางยกระดับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ผู้แทนสมาพันธ์ได้นำเสนอประเด็นปัญหาและแนวทางการพัฒนาผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทย ดังต่อไปนี้

4.1 ปัญหาและอุปสรรคด้านกฎหมายภาษีอากร โดย การดำเนินงานในปัจจุบันสมาพันธ์พบว่าผู้ให้บริการ โลจิสติกส์มีสภาพปัญหา เกี่ยวกับหลักการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม และข้อเสนอแนะสำหรับการแก้ไข โดยมีประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ควรให้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เกี่ยวกับการส่งออกเสียภาษีอัตรา 0 % เช่นเดียวกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาทิ สายเรือ เป็นต้น

- ปัจจุบันผู้ให้บริการขนส่งไม่อยู่ในระบบภาษีมูลค่าเพิ่ม ควรพิจารณา ให้สามารถเลือกเข้าระบบได้โดยมีฐานภาษีเป็น 0 % เพื่อลดปัญหาการขอกินภาษีสำ

- ปัจจุบันผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับการขนส่ง เช่น การรับจัดการคลังสินค้า, การรวบรวมสินค้า เป็นต้น ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา 7% จึงควรปรับให้เท่ากับอัตราของภาษีซึ่งผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าต้องจ่าย

4.2 มาตรการทางภาษีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ของไทย

- เพื่อสนับสนุนการขยายเครือข่ายการให้บริการของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย ขอให้พิจารณามาตรการทางภาษี โดยหักค่าใช้จ่ายการดำเนินการเพื่อเครือข่ายหรือจัดตั้งสาขาใน

ต่างประเทศได้เป็น จำนวน 2 เท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นมาตรการจูงใจให้ผู้ประกอบการ ขยายการลงทุนไปต่างประเทศ

- ขอให้พิจารณาขเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของพนักงานในกรณีต้อง เดินทางไปทำงานในสาขาต่างประเทศเพื่อรองรับการขยายธุรกิจและลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ

- ขอให้พิจารณาขเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล และให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี ต่างๆ ที่รัฐสามารถจะให้ได้ ภายใต้กรอบของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งผู้ที่ร่วม ลงทุนกับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ต่างประเทศ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งและสร้าง เครือข่ายให้ผู้ประกอบการไทย

4.3 ปัญหาการไม่มีสถานภาพทางศุลกากรของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศ เนื่อง จากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นภายหลัง พรบ.ศุลกากร ทำให้ไม่มี บทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิ และหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำให้เกิดปัญหา คือ

- ผู้รับจัดการขนส่งไม่มีสถานภาพทางศุลกากร ไม่สามารถดำเนินการด้วย ตนเองได้ต้องดำเนินการผ่านตัวแทน ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการธุรกิจและเกิด ความล่าช้าในกระบวนการ

- ไม่มีกฎหมายที่บัญญัติความรับผิดในกรณีที่สินค้าเสียหายกรณีที่มิมีปัญหาจะ ต้องใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของและกฎหมายว่าด้วยการรับขนของ ทางทะเล มาอนุโลมใช้

แนวทางแก้ไขคือ ขอให้มีการพิจารณาสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ และกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการกำกับดูแล รวมถึงความรับผิดในกรณีเกิดความ เสียหายจากการขนส่ง

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่าง ประเทศ พ.ศ. 2556

ระบบการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่ง ซึ่งเป็นที่นิยมใช้ในการค้า ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความ สะดวก รวดเร็ว และสามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งยังเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนในการ ดำเนินการไม่สูงมากและมีความเสี่ยงต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการ ขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางทะเล จึงทำให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นที่นิยมใช้กันอย่าง แพร่หลาย ประเทศไทยเองก็เป็นประเทศที่นิยมใช้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก สำหรับการค้า ระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ประเทศเมียนมาร์ สปป. ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ซึ่ง การขนส่งระหว่างประเทศดังกล่าวจะยิ่งทวีบทบาทความสำคัญในอนาคตอันใกล้ เมื่อเปิดประชาคม

เศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งประเทศไทยตั้งเป้าหมายให้มีการเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนผ่านแดนเป็น 2 เท่าตัว หรือมูลค่า 2 ล้านล้านบาท และจะทำให้ปริมาณการขนส่งทางถนนเพิ่มมากขึ้น โดยสิ่งที่ควรต้องคำนึงถึงก็คือ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ที่ควรมีกฎหมายรองรับอย่างเหมาะสมและเป็นการเฉพาะ เพื่อให้มีกรอบปฏิบัติที่ชัดเจน

สำหรับแนวความคิดด้านกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย ได้นำหลักการมาจากอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956) หรืออนุสัญญา CMR ซึ่งสหภาพยุโรปได้พัฒนาขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาความแตกต่างของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายและแนวทางปฏิบัติที่แตกต่างกันในประเทศสมาชิก ซึ่งในประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงก็ได้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-Border Transport Agreement: CBTA) ในภาคผนวก 10 ที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้ ทั้งในส่วนของเอกสารที่ใช้สำหรับการขนส่ง สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง ทำนองเดียวกับอนุสัญญา CMR แต่ได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์เงื่อนไขให้มีความเหมาะสมในภูมิภาคมากยิ่งขึ้น

แต่เดิมประเทศไทยไม่มีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการ และบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะ กฎหมายที่ใช้มีเพียงบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 (รับขน) ซึ่งใช้บังคับกับทั้งการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ต่างๆ ไว้เพียงกว้างๆ เช่น รายละเอียดในใบตราส่ง สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงมีแนวคิดในการแก้ไขกฎหมาย เพื่อที่จะพัฒนาระบบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้ดียิ่งขึ้น และแก้ปัญหาทั้งในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตามกฎหมายที่จะเกิดขึ้นดังกล่าวจะต้องมีความสอดคล้องกันกับเนื้อหาในความตกลง CBTA และอนุสัญญา CMR เพื่อให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามข้อผูกพันการลงนามของประเทศไทย

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถ ทั้งการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนประเทศไทย โดยใช้บังคับแก่รถที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย วางหลักเกณฑ์ในเรื่องใบตราส่ง อันจะถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญารับขน กำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับใบตราส่ง นอกจากนี้ยังกำหนดบทบัญญัติข้อยกเว้นที่ผู้ขนส่งมิต้องรับผิดชอบ และการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอีกด้วย

ประโยชน์ของการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แยกออกจากกฎหมายการขนส่งทางถนนภายในประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมีระยะทาง ความเสี่ยงภัย และภาวะการแข่งขัน อีกทั้งรายละเอียดในทางปฏิบัติที่แตกต่างกับการขนส่งทางถนนภายในประเทศ โดยกฎหมายดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศของไทย อีกทั้งช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทย สามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้นอีกด้วย

อย่างไรก็ตามสิ่งที่ต้องติดตามในรายละเอียดของการบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ การออกกฎหมายลูกเพื่อบังคับใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวจริงในทางปฏิบัติของภาครัฐ และการออกกฎหมายในลักษณะเดียวกันของประเทศเพื่อนบ้านของไทย รวมทั้งเนื้อหาเกี่ยวกับกฎหมายของแต่ละประเทศมีความสอดคล้องกันในเนื้อหาหรือไม่ อย่างไร หากกฎหมายที่ออกโดยประเทศเพื่อนบ้าน ไม่มีความสอดคล้องหรือไม่มีการบังคับใช้จริง จะก่อให้เกิดผลความไม่มีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายอย่างแท้จริงในทางปฏิบัติ

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มีการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าในลักษณะเดียวกับ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งส่งผลให้ผู้ให้บริการจำเป็นต้องพิจารณาถึงส่วนต่างของมูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมาย ซึ่งผู้ให้บริการจะต้องมีการจัดทำประกันภัยการขนส่งสินค้าเพิ่มเติมด้วยตนเอง

ความรู้เกี่ยวกับความเร็วตามกฎหมายกำหนด

การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด เป็นอีกหนึ่งสาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย การขับรถบนถนนในเมือง หรือเส้นทางหลวงก็มีการกำหนดความเร็วต่างกัน วันนี้ DTC มีข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด

กฎกระทรวง ฉบับที่ 6 ประกอบกับ ฉบับที่ 10 ซึ่งออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดไว้ว่า

1. ในกรณีปกติ ให้กำหนดความเร็วสำหรับรถ ดังต่อไปนี้

1.1 สำหรับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

1.2 สำหรับรถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) ขณะที่ลากจูงรถพ่วง รถยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถยนต์สามล้อ ให้ขับในเขต

กฎกระทรวง ฉบับที่ 3 กำหนดไว้ว่า ข้อ 2 ให้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ทางสาย กรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ดังต่อไปนี้

1. รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 1,200 กิโลกรัม หรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 100 กิโลเมตร
2. รถบรรทุกอื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) รวมทั้งรถบรรทุกหรือรถยนต์ขณะที่ลากจูงรถพ่วง ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร
3. รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) หรือ (2) ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 120 กิโลเมตร

นิยามศัพท์

ลำดับที่	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
1	การขนส่ง	Transportation	การขนส่งสินค้าจากอีกที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง
2	การขนส่งทางท่อ	Pipeline Translation	การขนส่งทางท่อเป็นระบบที่มีลักษณะเฉพาะสินค้าที่ขนส่งต้องอยู่ในรูปแบบของเหลว
3	การขนส่งทางอากาศ	Air ransportation	การขนส่งทางอากาศมีบทบาทที่สำคัญมากที่สุดต่อการท่องเที่ยวเพราะการขนส่งทางอากาศมีความรวดเร็วและสะดวกสบาย
4	การขนส่งทางน้ำ	Water transportation	เป็นการขนส่งที่ใช้ทะเลหรือแม่น้ำในการเดินทาง
5	การขนส่งทางบก	Land Transportation	การขนส่งสินค้าทางบกทางรถไฟทางรถยนต์
6	การแข่งขันสูง	High competition	การแข่งขันมากขึ้นหรือน้อยลงอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศ
7	การแข่งขันสมบูรณ์	Complete transportation	การขนส่งรูปแบบอื่นที่สามารถให้บริการสมบูรณ์เช่นรถไฟให้บริการขนส่งแบบสถานีถึงสถานี
8	การขนถ่ายและการเก็บรักษาผลิตภัณฑ์	Material Headling and Storage	เทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทในทุกกระบวนการย่อย

ลำดับที่	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
9	การขนส่งแบบถึงประตูบ้าน	Dood To Dood Service	การส่งสินค้าหรือเอกสารแบบถึงประตูบ้าน จะต้องมีการผ่านพิธีการนำเข้าศุลกากรปลายทาง ซึ่งอาจมีค่าภาษีนำเข้าโดยอัตราค่าภาษีนำเข้าขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าซึ่งแตกต่างกันไปตามแต่ละประเทศ
10	การคลังสินค้า	inventory locations and Warehousing	สถานที่เก็บรักษาสินค้า
11	การจัดการวัสดุ	material handing	การจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์
12	การจัดการใบสั่งสินค้า	Delivery Order Management	การจัดการใบสั่งของ
13	การชั่งน้ำหนักขณะรถวิ่ง	weight in Motion	ด้าน ชั่งน้ำหนักที่ติดตั้งอุปกรณ์ชั่งน้ำหนักไว้บนพื้นถนนที่สามารถชั่งน้ำหนักขณะที่รถเคลื่อนที่ได้
14	การแบ่งพื้นที่บริการ	Service zoning	เป็นการกำหนดพื้นที่ให้บริการ
15	การบริหารคนขับรถ	Driver Management	การจัดการบริหารคนขับรถให้มีความพร้อม
16	การแบ่งพื้นที่บริการ	Service zoning	เป็นการกำหนดพื้นที่ให้บริการ
17	การบริหารเส้นทางการขนส่ง	Route & Mapping	การวางแผนในการบริหารเส้นทางการขนส่ง
18	การบริการรถบรรทุกสินค้าขึ้นรถ	Truck loading	การดูแลรถบรรทุกสินค้าขึ้นรถบรรทุก

ลำดับที่	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
19	การประสานงาน	Ordination	การประสานความร่วมมือเป็นกลยุทธ์ของ ธุรกิจ
20	การวางแผนการขนส่ง	Planning	มีการวางแผนในกระบวนการทำงาน
21	การสับเปลี่ยนที่นั่ง	Seat rotation	เพื่อให้บุคคลที่นั่งแถวหลังได้มีโอกาสหมุนเวียนขึ้นมานั่งแถวด้านหน้าจะได้ขึ้น ชมกับธรรมชาติและสถานที่สำคัญ
22	การบรรจุ	Packing List	การบรรจุภัณฑ์หรือพัสดุลงกล่องหีบห่อ
23	การโหลดสินค้าเต็มรถบรรทุก	Full Struck load	การรวบรวมสินค้าให้เต็มคันรถ
24	ค่าขนส่งสูง	High Cost	รถบรรทุกมีต้นทุนสูงโดยเฉพาะต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงน้ำมันหล่อลื่นและค่าบำรุงรักษา
25	เครือข่ายครอบคลุม	Extensive Road Network	เครือข่ายถนนที่เชื่อมโยงการทำให้รถบรรทุกสามารถเข้าถึงได้
26	ด้านสถานที่	Place utility	ตั้งสถานที่ในการขนส่ง
27	ด้านเวลา	Time Utility	ใช้เวลาในการทำงานตามวัตถุประสงค์
28	ดำเนินงานเกี่ยวกับคำสั่งซื้อ	Order processing	การจัดการตามใบสั่งซื้อสินค้าของลูกค้า
29	ตารางการเดินรถ	Scheduling	สามารถดูรายการสินค้าจะต่างในรายการเดินรถ
30	ธุรกิจขนส่ง	Logistics Business	การเคลื่อนย้ายหรือการขนย้าย

ลำดับที่	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
31	บรรทุกสินค้าได้น้อย	low Capacity	การบรรทุกจำกัดและความยาวความสูง น้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายจึงบรรทุก สินค้าได้น้อย
32	บริการขนส่งที่ถึงที่	Door-to-Door Service	บริการขนส่งจากที่ถึงที่
33	ใบเสร็จรับเงิน	receipt	เอกสารที่ผู้ขายออกให้ผู้ซื้อ
34	บรรทุกสินค้าปริมาณไม่มาก	Small Caring	ขนส่งสินค้าได้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับ รูปแบบการขนส่งฯ
35	ใบส่งสินค้า	Delivery Note	เอกสารจากผู้ส่งสินค้าที่ถูกต้องตาม กฎหมายซึ่งแสดงสินค้าที่จัดส่งถึงผู้รับ เป็นหลักฐาน
36	ผู้ส่งสินค้า	Shipping or Exporter	ส่งมอบสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศ ให้แก่ผู้นำเข้าหรือส่งสินค้าออกนอก ราชอาณาจักรเพื่อส่งไปต่างประเทศ ให้แก่ผู้ส่งออก
37	ผู้ผลิต	Manufacturer	ผู้ผลิตสินค้าหรือบริษัทผู้ผลิตสินค้า
38	ผู้รับสินค้า	Notify Party	ผู้ที่ได้รับสินค้าจากผู้ส่งสินค้า
39	ผู้รับประโยชน์	The Beneficiary	เป็นบุคคลภายนอกสัญญาที่มีสิทธิ์รับ ประโยชน์ในค่าสินไหมทดแทนซึ่งเมื่อมี ผู้รับประโยชน์ตามกรรมธรรมแล้วผู้เอา ประกันก็จะไม่มีสิทธิ์รับค่าสินไหม ทดแทนอีกต่อไป
40	มิลค์รัน	Milk run	ผู้ที่รับสินค้าจากผู้ส่งสินค้า
41	ยานพาหนะส่วนตัว	private car	ธุรกิจที่มียางพาราส่งออกเป็นของตัวเอง

ลำดับที่	ภาษาไทย	ภาษาอังกฤษ	ความหมาย
42	ระบบการขนส่ง	transportation management System	ระบบบริการจัดการขนส่ง
43	รถรับจ้าง	Taxi	รถที่รับจ้างขนส่งของ
44	รถประจำทาง	Bus	รถประจำทางที่วิ่งในเส้นทางนั้นสม่ำเสมอ
45	รถบรรทุก	Truck	รถที่ใช้บริการบรรทุกขนส่งสินค้า
46	ยานพาหนะที่ทำสัญญา	contract carrier	การให้บริการขนส่งสำหรับลูกค้าเฉพาะกลุ่ม
48	รถยกตู้สินค้า	Special Forklift	รถยกขึ้นของตู้สินค้า
49	รวดเร็ว	speed	การบรรทุกส่งเป็นไปด้วยความรวดเร็ว
47	รถไฟ	Railroads	รถที่พ่วงกันเป็นขบวนยาวโดยมีหัวรถจักรลากให้
50	เรือขนาดใหญ่	Cruise ship	ใช้เรือเดินทะเลเพื่อส่งของไปยังเรือขนาดเล็กและรับส่งสินค้าไป
51	ลูกค้ากำหนดกรอบเวลาส่งของ	Time Window	ในการกำหนดกรอบเวลาช่วงส่งของ
52	ศูนย์กระจายสินค้า	Distribution Center	ศูนย์ที่ดำเนินการรับวัตถุดิบหรือสินค้าที่ประกอบสำเร็จมาแยกประเภทและบรรจุรวมใหม่เพื่อส่งให้แก่ลูกค้า
53	ศูนย์สินค้าส่งออก	Export Center	การจัดส่งสินค้าและบริการจากต้นทางสู่ปลายทาง

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหาของการขนส่งอะไหล่รถยนต์

การศึกษาระบบการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ DOOR TO DOOR SERVICE กรณีศึกษา บริษัท ชูณหิ สมุทรปราการ จำกัด มีผลการศึกษา ตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ระบบการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ DOOR TO DOOR SERVICE

จากการที่ได้ศึกษาระบบการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ DOOR TO DOOR ของทางบริษัท ชูณหิ สมุทรปราการ จำกัด จะเห็นได้ว่าการขนส่งประเภทนี้เป็นการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าถึงหน้าบ้าน หรือหน้าร้านของตัวแทนจำหน่าย มีกระบวนการดังนี้

1. ลูกค้าทำการสั่งซื้ออะไหล่รถยนต์กับทางบริษัท
2. เตรียมเอกสารสนับสนุนที่จำเป็นสำหรับการจัดส่งอะไหล่รถยนต์
3. ทางบริษัทจะทำการจัดส่งสินค้าให้กับทางลูกค้า ณ สถานที่ที่ลูกค้ากำหนด



ภาพที่ 4.1 การขนส่งสินค้าของทางบริษัท ชูณหิ สมุทรปราการ จำกัด



ภาพที่ 4.2 เตรียมเอกสาร

2. ขั้นตอนการขนส่งสินค้า ที่รวดเร็วและประหยัดเวลาในการขนส่ง

ขั้นตอนการขนส่งอะไหล่รถยนต์ที่รวดเร็วที่สุดของทาง บริษัท ชุ่นหลี คือ การขนส่งของทางไปรษณีย์แบบ EMS หรือส่งทาง KERRY จะเป็นการส่งอะไหล่รถยนต์ที่รวดเร็วสำหรับลูกค้าที่อยู่ไกล และประหยัด ต้นทุนการขนส่งสินค้าของทางบริษัทฯ ได้



ภาพที่ 4.3 การขนส่งของทางไปรษณีย์แบบ EMS

3. ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งอะไหล่รถยนต์

3.1 ลูกค้านำอะไหล่มาในการที่จะมารับของด้วยตนเอง อาจจะมีการให้บุคคลอื่นที่ลูกค้าไว้ใจมารับสินค้าแทน ทำให้ลูกค้าไม่เห็นสินค้าที่นำส่ง

3.2 สั่งสินค้าผิดพลาด ทำให้ลูกค้าต้องเสียเวลากลับมาเปลี่ยนกับทางบริษัท

3.3 เส้นทางขนส่งมีถนนที่คับแคบไม่เหมาะกับการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่

3.4 การขนส่งสินค้าล่าช้าจากเส้นทางที่ไม่เหมาะสม

3.5 ปัญหาด้านสภาพอากาศทำให้การจราจรติดขัดทำให้รถที่ส่งสินค้าไม่สามารถเข้าถึงบ้านของลูกค้าได้หรือส่งสินค้าได้ล่าช้ากว่ากำหนด



ภาพที่ 4.4 เส้นทางขนส่งมีถนนที่คับแคบ

3.6 เมื่อนำส่งสินค้าถึงหน้าบ้านลูกค้าแล้ว กลับไม่มีผู้รับสินค้า ของจะถูกตีกลับมาจากบริษัท ทำให้ทางบริษัทเสียเวลาและเสียค่าใช้จ่ายในการนำส่งสินค้าใหม่ให้กับลูกค้า

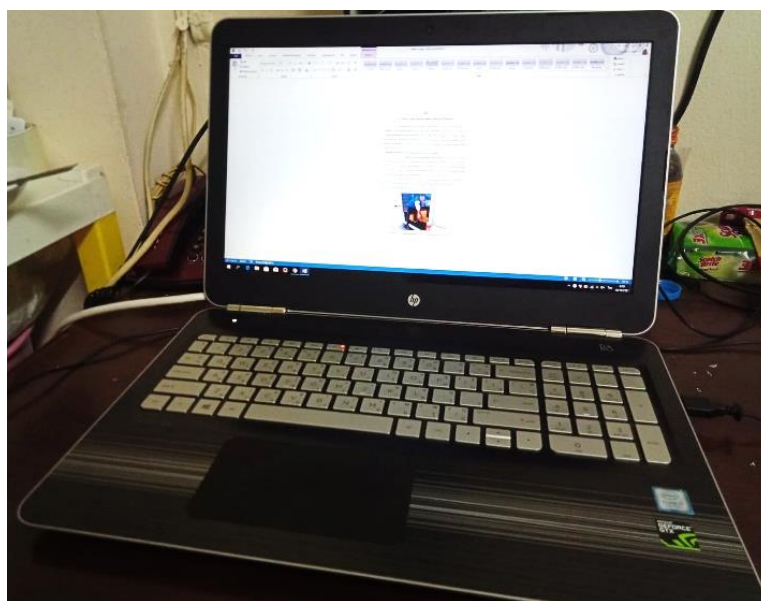


ภาพที่ 4.5 การจราจรติดขัด ทำให้การขนส่งสินค้าเกิดการล่าช้ากว่าที่กำหนด

4. นำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ ในการลดต้นทุนการจัดทำโครงการ

4.1 ในการจัดทำโครงการที่กำลังศึกษา คณะผู้จัดทำจะคำนวณค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายแต่ละครั้งเพื่อให้เกิดการประหยัดที่สุด

4.2 ทางคณะผู้จัดทำวางแผนประหยัดต้นทุนในการจัดทำ โดยการตรวจสอบข้อผิดพลาดของรูปแบบ ก่อนทำการปริ้นเอกสารเพื่อนำส่งให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบ



ภาพที่ 4.6 ตรวจสอบความถูกต้องก่อนทำการปริ้นเอกสาร

4.3 ทางคณะผู้จัดทำได้นำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำโมเดล โดยการใช้กระดาษชานอ้อยซึ่งมีราคาถูกมาจัดทำโมเดลเรือ โมเดลตึกสำนักงาน เพราะสามารถช่วยลดต้นทุนของการจัดทำโมเดลเป็นอย่างมาก



ภาพที่ 4.7 การนำกระดาษชานอ้อยมาทำโมเดล

5. นำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและการประกอบอาชีพในอนาคต

5.1 สามารถนำระบบ DOOR TO DOOR เข้ามาช่วยในการคิดวิเคราะห์ ด้านต้นทุนต่าง ๆ ที่ใช้ในการศึกษา หรือ การทำงาน ให้มีการใช้จ่ายที่ประหยัดที่สุด

5.2 สามารถนำข้อมูลที่ได้รับมาสร้างเป็นสื่อการเรียน เพื่อให้ผู้ที่สนใจจะศึกษา ได้มีความรู้เพิ่มเติมด้านการขนส่ง

5.3 นำมาประยุกต์ใช้ในเรื่องของวิธีการควบคุมการวางแผน เส้นทางที่จะไปถึง จุดหมายปลายทางในเวลาที่กำหนด



ภาพที่ 4.8 การศึกษาดูงานที่บริษัท ชุ่นหลี่ สมุทรปราการ จำกัด

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การขนส่งสินค้าแบบ DOOR TO DOOR SERVICE เป็นวิธีการขนส่งที่นิยมมากที่สุดและมีบทบาทสำคัญต่อการค้าและบริการ อำนวยความสะดวกในการขนส่งได้ดีโดยไม่ต้องเปลี่ยนยานพาหนะมีความยืดหยุ่นในด้านเวลาสูงสามารถขนถ่ายได้จำนวนปริมาณน้อยไปจนถึงปริมาณมาก สามารถครอบคลุมพื้นที่ได้มาก แต่ก็มีข้อเสียถ้าหากมีการกำหนดการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากเกินไปหรือ ระยะไกลเกินไปจะทำให้มีต้นทุนในการขนส่ง

บริการ Door to Door เป็นบริการรับส่งสินค้าที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่ทั้งผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้า โดยมีการจัดการไปรับสินค้า ณ สถานที่จัดเก็บสินค้า และจัดการเอกสารให้ทุกอย่าง ตลอดจนการเดินทางพิธีการศุลกากรที่ทำเรือ (กรณีส่งสินค้าต่างประเทศ) จนสินค้าขึ้นเรือเอเย่นต์รับสินค้าที่ปลายทาง จะดำเนินการผ่านพิธีการขาเข้า และนำสินค้าไปส่งยังสถานที่ปลายทางที่ได้กำหนดไว้ มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อการศึกษากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ DOOR TO DOOR

จากที่ได้ศึกษากระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door to door service กรณีศึกษา บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงกระบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์แบบ Door to door service ทำให้เข้าใจถึงขบวนการขนส่งอะไหล่รถยนต์ให้กับลูกค้ามากขึ้น

2. เพื่อศึกษาขั้นตอนการขนส่งสินค้า ที่รวดเร็วและประหยัดเวลาในการขนส่ง

จากที่ได้ศึกษากระบวนการขั้นตอนในการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วและประหยัดเวลาในการขนส่ง อะไหล่รถยนต์จนถึงมือลูกค้าSERVICE เป็นวิธีการขนส่งที่นิยมมากที่สุดและมีบทบาทสำคัญต่อการค้าและบริการ อำนวยความสะดวกในการขนส่งได้ดี

3. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งอะไหล่รถยนต์

จากที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนในการขนส่งอะไหล่รถยนต์ลูกค้าไม่สะดวกในการที่จะมารับของด้วยตนเอง เส้นทางขนส่งมีถนนที่คับแคบไม่เหมาะกับการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ การขนส่งสินค้าล่าช้าจากเส้นทางที่ไม่

เหมาะสม ปัญหาด้านสภาพอากาศทำให้การจราจรติดขัด

4. เพื่อนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาและการประกอบอาชีพในอนาคต

จากการศึกษาในครั้งนี้ สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในเรื่องของวิธีการควบคุมการวางแผนเส้นทางในการขนส่ง ภายในระบบ Door to Door service และสามารถคาดเดาปัญหาที่จะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งจึงทำให้แก้ไขปัญหาค้นหาได้ทันที

5. เพื่อนำหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ในการลดต้นทุนการจัดทำโครงการ

สามารถนำระบบ DOOR TO DOOR เข้ามาช่วยในการคิดวิเคราะห์ ด้านต้นทุนต่าง ๆ ที่ใช้ในการศึกษา หรือ การทำงาน นำข้อมูลที่ได้รับมาสร้างเป็นสื่อการเรียน ได้มีความรู้เพิ่มเติมด้านการขนส่ง นำมาประยุกต์ใช้ในเรื่องของวิธีการควบคุมการวางแผน เส้นทางที่จะไปถึงจุดหมายปลายทางในเวลาที่กำหนด

ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากประเทศไทยในตอนนี้เกิดบริษัทขนส่งต่าง ๆ ขึ้นมากมายจึงทำให้บริษัทอื่นมีความต้องการสินค้ามากขึ้น อาจมีอยู่ทั่วทั้งประเทศจึงควรที่จะเพิ่มรูปแบบการขนส่งให้หลากหลายมากขึ้นกว่าเดิม เช่น

1. บริษัทควรมีการใช้รถที่มีขนาดใหญ่เพื่อให้สามารถขนส่งต่อเที่ยวได้มากขึ้น และทำให้ประหยัดต้นทุน
2. ถ้าบริษัทต้องขนส่งสินค้าใน ระยะทางไกลมาก ควรใช้ระบบ EMS ของไปรษณีย์เข้ามาเพิ่มในการขนส่ง ก็สามารถประหยัดได้มากกว่าการใช้รถยนต์ในการขนส่งเพราะขนส่งทางไปรษณีย์ก็มีความรวดเร็วและราคาถูก แต่ต้องมีการบรรจุสินค้าให้ดี จะทำให้สินค้าไม่เสียหาย
3. บริษัทควรมีการแบ่งเส้นทางที่จะทำการจัดส่งสินค้า โดยการแยกจากระยะทางในการส่งหรือข้อจำกัดของเส้นทาง เช่น ขนาดของถนน สภาพของถนนที่จะต้องทำการส่งว่าเส้นทางใดควรใช้รถประเภทใดจะเหมาะสมที่สุด



ภาพที่ 5.1 การเตรียมสินค้าเพื่อทำการจัดส่งให้กับลูกค้า

4. บริษัทควรมีการโทรศัพท์แจ้งทางลูกค้าและนัดแนะวันและเวลาก่อนทำการจัดส่งสินค้า จะทำให้ปัญหาด้านการส่งแล้วไม่มีคนรับ ด้านการจัดส่งแล้วไม่พอใจกับสินค้าจนทำให้ต้องนำสินค้ากลับมาเปลี่ยนทางบริษัทภายหลังลดลง และจะทำให้ลูกค้าได้ตรวจสอบเช็คสินค้าก่อนทำการเซ็นรับสินค้าได้



ภาพที่ 5.2 ลูกค้าทำการตรวจสอบเช็คสินค้าก่อนทำการเซ็นรับ

ทั้งนี้ก็เพื่อพัฒนาให้ระบบการขนส่งมีความหลากหลายและมีทางเลือกในการยืดหยุ่นสินค้าได้มากขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้หลายแบบตามความพึงพอใจของลูกค้า

5. การนำไปประยุกต์ใช้กับปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

5.1 จำนวนค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายแต่ละครั้งเพื่อให้เกิดการประหยัดที่สุด

5.2 การตรวจสอบข้อผิดพลาดของตำแหน่ง และสำรวจเส้นทาง ก่อนจะทำการส่งอะไหล่รถยนต์เพื่อที่จะไม่เกิดข้อผิดพลาดในการส่ง

5.3 การจัดทำโมเดล โดยการใช้กระดาษชานอ้อยซึ่งมีราคาถูกมาจัดทำโมเดลเรือ โมเดลตึกสำนักงาน เพราะสามารถช่วยลดต้นทุนของการจัดทำโมเดลเป็นอย่างมาก
ข้อเสนอแนะผู้เชี่ยวชาญ

1. รูปเล่ม เนื้อหา ถูกต้องสวยงามมีความพร้อมในการนำเสนอ ตอบปัญหาได้ ถูกต้อง ชัดเจน มีความรู้ในข้อข้อที่ได้รับมอบหมาย แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าได้ดี

2. โมเดล มีความตรงตามเนื้อหา ตอบข้อซักถามได้ถูกต้อง นำเสนอได้ถูกต้องตามหัวข้อที่ได้รับมอบหมาย

บรรณานุกรม

- จิรารัตน์ รัตนคุป. (2556). พระราชบัญญัติการรับขนส่งสินค้า. ค้นหาข้อมูล 14 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.tnsc.com/knowledge/intershipping/view5>.
- ณัฐพงษ์ ภิญโญ. (2560). การขนส่งของทางบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด. ในการอบรม พนักงานใหม่. สมุทรปราการ : บริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด.
- ชนิด โสรัตน์. (2550). การขนส่งแบบ door to door service. ค้นหาข้อมูล 7 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.tanitsorat.com/view.php?id=95>.
- บริษัทขนส่งสินค้า IT Transport. (2557). ประเภทและลักษณะสินค้าที่ทำการจัดส่ง. ค้นหาข้อมูล 12 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.it-transport.com>.
- บริษัท ซินเนอร์ยี โฮลดิ้ง กรุ๊ป จำกัด. (2554). ประเภทของการขนส่ง. ค้นหาข้อมูล 5 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.synergyholding.co.th/15076613/ประเภทการขนส่ง>.
- บริษัท ดุสิตธานี จำกัด (มหาชน). (2560). การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก กระทบผิดเงื่อนไขที่ได้จากระบบ GPS. ค้นหาข้อมูล 14 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.dtc.co.th/ความรู้โลจิสติกส์/การดำเนินการกรมการขนส่งทางบก - กระทบผิดเงื่อนไขที่ได้จากระบบ - gps/>.
- แพรวพรรณ ทองสุข. (2561). การขนส่งแบบ DOOR TO DOOR SERVICE. ค้นหาข้อมูล 8 ตุลาคม 2561, จาก <https://www.admissionpremium.com/logis/news/3762>.
- เรืองรุชดี ชีระโรจน์. (2557). ความสำคัญของการขนส่ง. ค้นหาข้อมูล 7 ตุลาคม 2561, จาก http://sungkomonline.com/file/Webboard_ans.php?webID=11&pageID=10&question.
- เรืองรุชดี ชีระโรจน์. (2559). การควบคุมการขนส่งภายในองค์กร. ค้นหาข้อมูล 13 ตุลาคม 2561, จาก http://www.tunjai.com/sumfile/index.php?uid=1&pid=58&menutype=rboard_2&qid=35&qid2=1&swidth.
- โรงเรียนธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ. (2550). ความหมายของการขนส่ง. ค้นหาข้อมูล 5 ตุลาคม 2561, จาก http://www.itbsthai.com/knowledge_detail.php?LID=I&ID=I.
- มนสิข ชุนดี, ร้อยตำรวจเอก. (2557). พฤติกรรมการละเมิดกฎหมายควบคุมความเร็วของผู้ใช้ทางพิเศษ : กรณีศึกษาทางพิเศษขั้นที่ 2. วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา มหาวิทยาลัย คณะรัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์.
- วารภรณ์ ฐุชรธรรม. (2554). สภาพปัญหาและแนวทางของการบริหารคลังสินค้าของตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ ชูชุกิ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิตสาขาวิชาการ โลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). **ขนส่ง (บริษัท)**. ค้นหาคำข้อมูล 21 พฤศจิกายน 2561, จาก <https://www.th.wikipedia.org/wiki>.

สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย. (2561). **การดำเนินงานด้านการพัฒนากฎระเบียบ**. ค้นหาคำข้อมูล 14 ตุลาคม 2561, จาก http://www.thailog.org/index.php?option=com_content&view=article&id=1145:2010-01-08-09-11-17&catid=25&Itemid=475.

สมบัติ ปทุมรัตน์รังสี. (2557). **ความพึงพอใจของพนักงานเขตการเดินรถที่ 7 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่มีต่อการให้บริการของส่วนขายราชการและรัฐวิสาหกิจ บริษัท ปตท จำกัด (มหาชน)**. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ คณะวิทยาการจัดการ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

Transit Oriented Development. (2554). **ระบบ GPS ติดตามรถขนส่งสินค้า**. ค้นหาคำข้อมูล 13 ตุลาคม 2561, จาก <http://www.tod.co.th/รถขนส่ง>.

ภาคผนวก

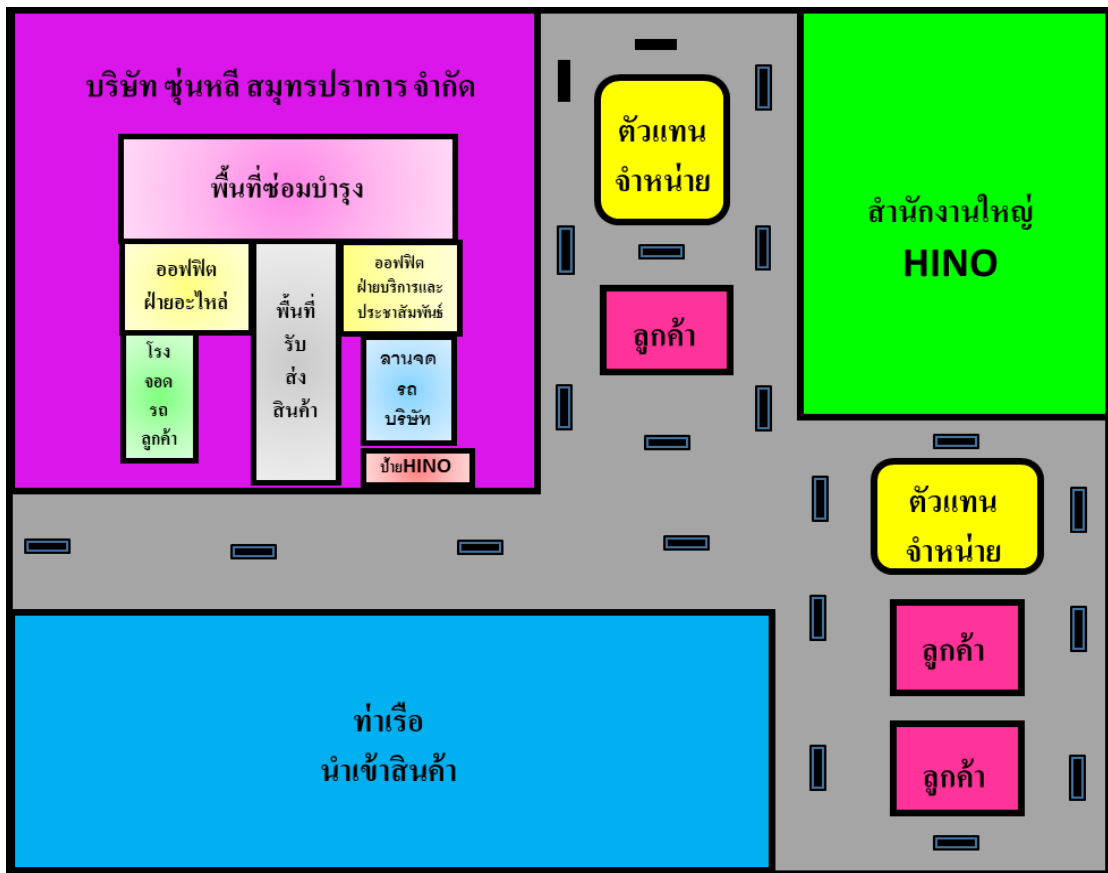
ภาคผนวก ก

ตารางการทำงาน

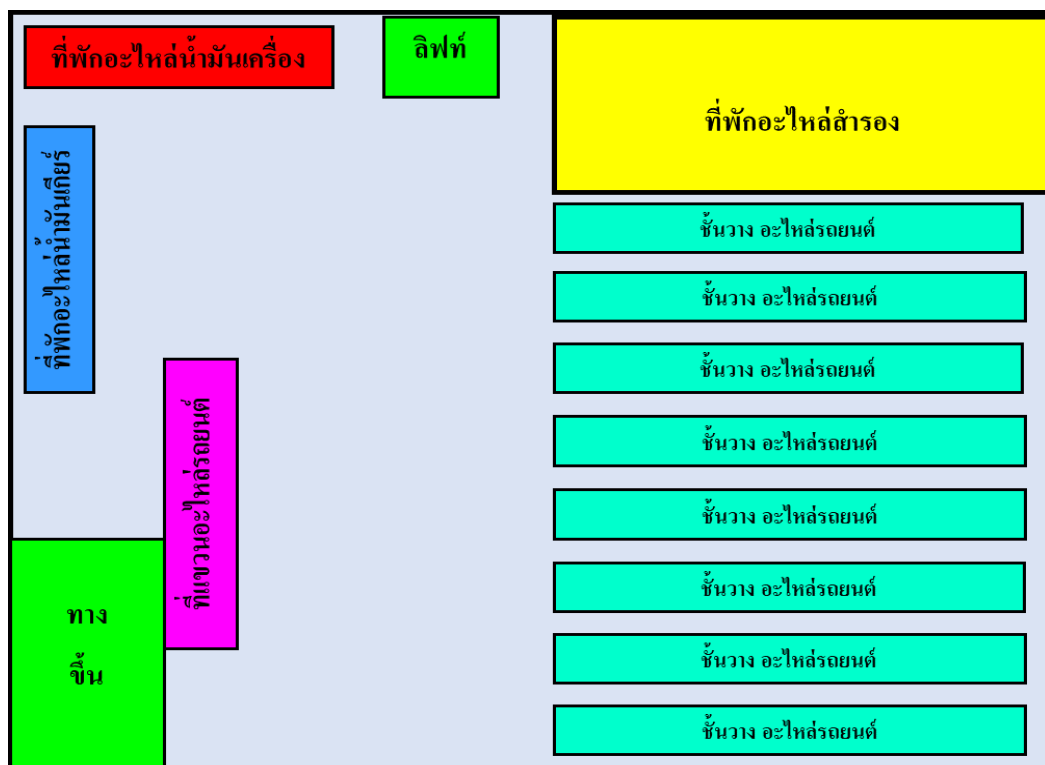
ภาคผนวก ข

ผังโมเดลและขั้นตอนการทำโมเดล

ผังโมเดล



พื้นที่ชั้น 2 ของบริษัท ชูณหลีสุมุทราการ จำกัด



ขั้นตอนการทำโมเดล



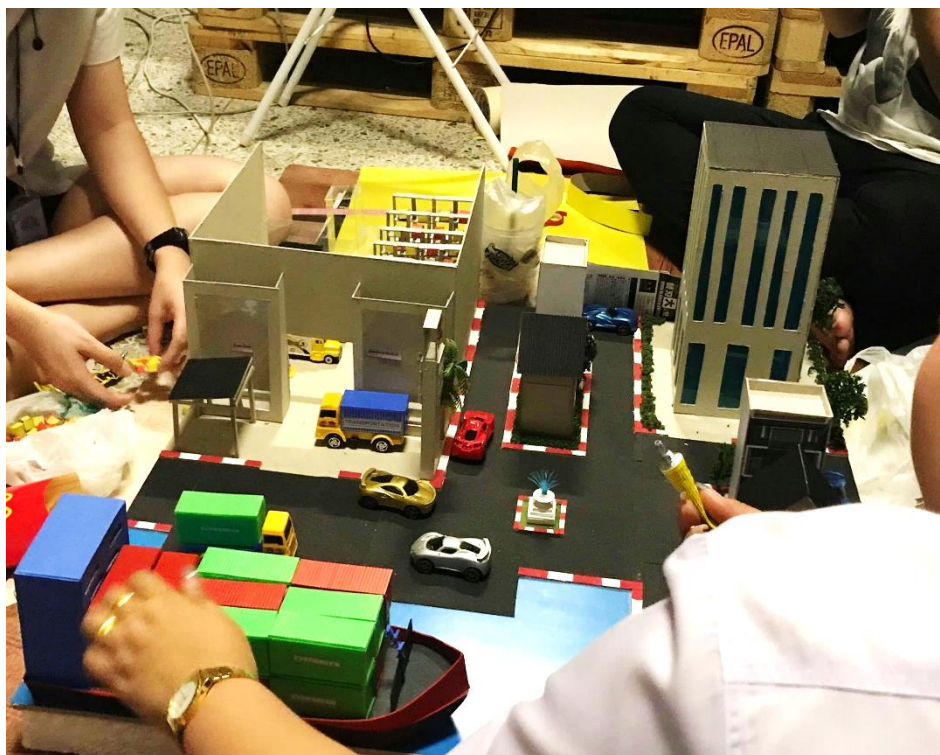
ขั้นตอนที่ 1 นำแผ่นโฟม ความกว้าง 80 ยาว 80 ซม. แล้วตัด เพื่อทำเป็นฐานของโมเดล



ขั้นตอนที่ 2 นำกระดาษหลังรูป และกระดาษขานอ้อยมาตัดทำเป็นโมเดลต่าง ๆ เพื่อนำไปวางบนฐานที่เตรียมไว้



ขั้นตอนที่ 3 เมื่อตัดกระดาษเสร็จแล้วก็ติดด้วยกาว PHU ให้เป็นรูปทรงตามที่ต้องการ



ขั้นตอนที่ 4 นำโมเดลที่ทำไว้ มาวางบนฐานเพื่อกำหนดจุดวางของโมเดล



ขั้นตอนที่ 5 โมเดลเสร็จสมบูรณ์

ภาคผนวก ค

ศึกษาดูงานที่บริษัท ชูณหิ สมุทรปราการ จำกัด



การศึกษาดูงานของทางบริษัท ชูณหิ สมุทรปราการ จำกัด



การศึกษาดูงานของทางบริษัท ชุ่นหลี สมุทรปราการ จำกัด

ภาคผนวก ง
งบประมาณการทำโครงการ

งบประมาณการทำโครงการ

ลำดับที่	รายการ	จำนวนเงิน (บาท)
1	ค่ากระดาษ A4	118
2	ค่ารถ	200
3	ค่าสีปรี้นเตอร์	350
4	ค่าทำโมเดล	1230
	รวม	1898 (บาท)

ประวัติคณะผู้จัดทำ



ชื่อ นายกันต์ธร น้าจันทร์ ชื่อเล่น เจ้ง
ปวส. 2/32 เลขที่ 39
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรณพวิทยพัฒน์วิชาการ
ที่อยู่ 221 หมู่ 5 ตำบลบางพิง
อำเภอพระประแดง
จังหวัดสมุทรปราการ 10130
เบอร์โทรศัพท์ 095-7211450



ชื่อ นายวัชรพล เจนเกาะ ชื่อเล่น แบงก์
ปวส. 2/32 เลขที่ 44
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรณพวิทยพัฒน์วิชาการ
ที่อยู่ 3212 หมู่ 6 ตำบลบสำโรงเหนือ
อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ 10272
เบอร์โทรศัพท์ 0958583095