

*ศิริรัตดา พานิชพงศ์

**มาตรฐานการขนส่งโดยรางกับการบริหาร
ระบบการขนส่งภาคมหานในภาคใต้**
**Standards Applied to Railway Transportation and the Management
of Public Logistical system in Southern Thailand**

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาความคิดเห็นของพนักงานในองค์การขนส่งภาคมหานที่มีต่อ (1) มาตรฐานการขนส่งโดยรางในด้านความรับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายในการขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด ความยั่งยืน และแนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ (2) การบริหารระบบการขนส่งภาคมหาน ในด้านภาวะผู้นำระบบโลจิสติกส์ กลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทาน ยุทธศาสตร์การแข่งขัน โลจิสติกส์ การบริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ และการบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โลจิสติกส์ (3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานการขนส่งโดยราง ทั้ง 6 ด้าน กับการบริหารระบบการขนส่งภาคมหาน ทั้ง 5 ด้าน โดยศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,782 คน ใช้วิธีการสุ่มอย่างมีสัดส่วนจากประชากรจำนวน 6,201 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนาหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าสหสัมพันธ์คาโนนิกอล

ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นของพนักงานในองค์การขนส่งภาคมหานที่มีต่อ (1) มาตรฐานการขนส่งโดยราง ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งมีแนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์เป็นลำดับแรก รองลงมาคือ ความประหยัด ความยั่งยืน ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความสามารถในการตอบสนองความต้องการ และความเรียบง่ายในการขนส่ง ตามลำดับ (2) การบริหารระบบการขนส่งภาคมหานโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ซึ่งมีการบริหารเทคโนโลยีโลจิสติกส์ เป็นลำดับแรก รองลงมาคือ ภาวะผู้นำโลจิสติกส์ การบริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทานและยุทธศาสตร์การแข่งขันแบบโลจิสติกส์ตามลำดับ (3) ตัวแปรอิสระในมาตรฐานการขนส่งโดยรางมีความสัมพันธ์ต่อการบริหารระบบการขนส่งภาคมหานทั้ง 5 ด้าน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

คำสำคัญ: ระบบการขนส่งโดยราง, การบริหารระบบการขนส่ง, การบริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์

Abstract

The objectives of this research were to study the opinions and attitudes of public railway transport staff towards: (1) The standards to be applied to a railway system, focusing on responsiveness, simplicity, flexibility, economy, sustainability and adapting structures and procedures to a changing situation; (2) The management of the public logistic administration systems, in terms of a logistic system leader, the strategy of a

* นักศึกษาหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

¹ ส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ระดับดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย ปีการศึกษา 2551

supply chain, competitive strategies, human resource and information technology use in logistics, and (3) To study the relationships of the standards, applied to a railway system, and the public logistic administration system. 1,782 samples were randomly selected from 6,201 staff in public railway transport. Questionnaires were used and the data collected were analyzed for frequency, percentages, means, and standard deviations. Canonical correlation analysis was used, to determine the relationships of the independent and dependent variables.

The research results showed that the standards for a railway system are generally characterized by economy, sustainability, flexibility, responsiveness and simplicity, respectively. According to the research, the public logistic administration systems were generally characterized by information technology management, the condition of the logistic system leader, human resource management, supply chain management strategy and the competitive strategy in logistics. The relationship of independent variables was found to relate (at 0.01 level), to the dependent variables.

Keywords: Standard of public railway systems, railway transportation systems, public logistic systems, southern Thailand public logistic systems

ความนำ

ภายใต้กระแสโลกาภิวัตน์ (globalization) สถานการณ์การแข่งขันทางการค้าไร้พรมแดน ในภาคธุรกิจการขนส่งทั้งภาครัฐและภาคเอกชนมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ทำให้สถานการณ์และสภาพแวดล้อมในการแข่งขันทางการขนส่ง โดยเฉพาะการบริการการขนส่งภาคมหาชน เริ่มตั้งแต่ระบบโลจิสติกส์ กลยุทธ์การจัดการ ที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดความต้องการในการขนส่งที่สามารถผสมผสานเชื่อมต่อกันได้ทุกระบบด้วยความรวดเร็ว ตรงต่อเวลา เชื่อถือได้ ปลอดภัย และประหยัด การขนส่งที่เอื้ออำนวยย่อมก่อให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงให้แก่ประเทศโดยรวม ดำเนินการขนส่งมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ เนื่องจากก่อให้เกิดการดำเนินงานการขนถ่ายทรัพยากรจากแหล่งกำเนิดสู่แหล่งผลิตและกระจาย

ผลผลิตที่มีค่าทางเศรษฐกิจออกสู่ตลาดและผู้บริโภคให้เป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว รวมถึงแรงช่วยเพิ่มการแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้า เสริมสร้างเสถียรภาพ ความมั่นคงให้แก่ประเทศ

ความรับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง มีความสำคัญต่อการแข่งขันทางธุรกิจทั้งด้านของการจัดการต้นทุน และระดับการบริการการจัดการโลจิสติกส์ โดยเพิ่มบทบาทในการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าโดยมีตัวกำหนดในเรื่องต้นทุนที่ต่ำ ดังนั้นประสิทธิภาพในการจัดการโลจิสติกส์ และซัพพลายเชนกลายเป็นเงื่อนไขที่สำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ เช่นเดียวกับการพัฒนาขีดความสามารถของอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของภาคได้ จะต้องเริ่มที่การพัฒนาโลจิสติกส์ สิ่งที่ทำนายผู้บริหารคือ จะนำความก้าวหน้าเหล่านั้นมาประยุกต์ให้เกิดประโยชน์กับธุรกิจได้อย่างไร และผลของความรวดเร็วทางการ

อันนี้เป็นเรื่องของกลยุทธ์ที่กำหนดในทางปฏิบัติของ
สื่อสารข้อมูลข่าวสารจะทำให้เกิดการจัดการ
โลจิสติกส์ ยุ่งยากกว่าเดิมหรือน้อยลงแต่ละองค์
ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นระบบที่เกี่ยวข้องกับช่องทางการ
จำหน่ายเข้ามามีบทบาทเพิ่มมากขึ้น กิจกรรม
เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการจากผู้ผลิต
ไปยังผู้บริโภค กิจกรรมที่ว่าล้วนส่งผลต่อการเพิ่ม
กำไรหากสามารถลดต้นทุน เพิ่มระดับการบริการ
เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับความพอใจเพิ่มขึ้น การแข่งขัน
ในธุรกิจปัจจุบันนับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น
กลยุทธ์การตลาดต่าง ๆ ทางธุรกิจจึงมีการปรับปรุง
เปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับความเป็นไปในตลาดอย่าง
ต่อเนื่อง (Logistics Case Study in Thailand, 2003,
p. 9)

ดังนั้น ความสามารถและมาตรฐานในการ
จัดการขนส่งมีความสำคัญมากต่อการแข่งขันทาง
ธุรกิจทั้งด้านของการจัดการด้านต้นทุนและระดับ
การบริหารจัดการ เพื่อเพิ่มบทบาทในการเคลื่อนย้าย
สินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง โดยเป็นสิ่งที่
ท้าทายสำหรับผู้บริหารจัดการภายในองค์กร ความ
ชัดเจนของนโยบายการดำเนินงานไปปฏิบัติให้ได้
ตามแผนและบรรลุเป้าหมาย รวมถึงการร่วมมือ
ประสานงานไปในทิศทางเดียวกันของทุกหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องของภาครัฐและภาคเอกชน จะมีผลอย่าง
มากต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของภาคเอกชนในประเทศ
และสุดท้ายก็จะเป็นสิ่งที่กำหนดขีดความสามารถใน
การแข่งขันอย่างยั่งยืนของประเทศไทยต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของ
ผู้ประกอบการขนส่งภาคเอกชนที่มีต่อมาตรฐานการ
ขนส่งโดยรางกับการบริหารระบบการขนส่งใน
ภาคใต้

2. เพื่อศึกษาการบริหารระบบการขนส่ง

จัดการโลจิสติกส์ว่ามีความยุ่งยากกว่าเดิม หรือช่วย
ให้เกิดความสะดวกขึ้นในภาคมหาชน ภาวะผู้นำ
ระบบโลจิสติกส์ กลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทาน
ยุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์ การบริหาร
ทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ และการบริหาร
ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโลจิสติกส์

3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง
มาตรฐานการขนส่งโดยรางที่เกี่ยวกับความ
รับผิดชอบ ด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายใน
การขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด
ความยั่งยืน และการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ กับ
การบริหารระบบการขนส่งภาคมหาชนในภาคใต้
ด้านภาวะผู้นำระบบโลจิสติกส์ กลยุทธ์การจัดการ
โซ่อุปทาน ยุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์ การ
บริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ และการ
บริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโลจิสติกส์

สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่าง
มาตรฐานการขนส่งโดยราง ประกอบด้วย ความ
รับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายใน
การขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด
ความยั่งยืน และการปรับเปลี่ยนแนวทางตาม
สถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับ ภาวะผู้นำระบบโล
จิสติกส์

สมมติฐานที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่าง
มาตรฐานการขนส่งโดยราง ประกอบด้วย ความ
รับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายใน
การขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด
ความยั่งยืน และแนวทางการปรับเปลี่ยนตาม
สถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับ กลยุทธ์การจัดการ
โซ่อุปทาน

สมมติฐานที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่าง
มาตรฐานการขนส่งโดยรางประกอบด้วยความ

รับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายในการขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด ความยั่งยืน และแนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับ ยุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์

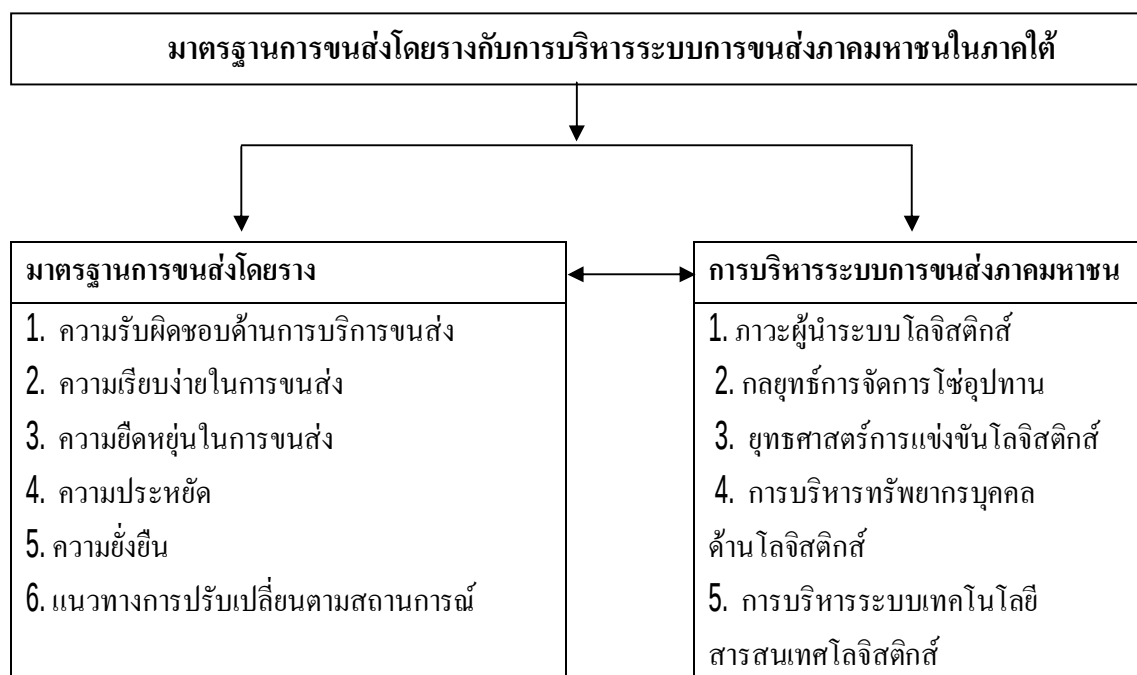
สมมติฐานที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานการขนส่งโดยรางประกอบด้วยความรับผิดชอบต่อด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายในการขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด ความยั่งยืน และแนวทางการปรับเปลี่ยนตาม

สถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับ การบริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์

สมมติฐานที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานการขนส่งโดยรางประกอบด้วยความรับผิดชอบต่อด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายในการขนส่งความยืดหยุ่นในการขนส่งความประหยัด ความยั่งยืน และแนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับการบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โลจิสติกส์

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ผู้ศึกษาได้นำมาวิเคราะห์ และกำหนดกรอบในการศึกษาดังปรากฏตามแผนภาพ ดังนี้



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับมาตรฐานการขนส่ง

ในการดำเนินธุรกิจในยุคปัจจุบันการประยุกต์ใช้ระบบโลจิสติกส์ ในการบริหารจัดการ

เพื่อดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจและหรือธุรกรรมทางการค้าให้บรรลุเป้าหมายเป็นกระบวนการบริหารจัดการเริ่มต้นตั้งแต่ต้นน้ำไปสู่น้ำปลายน้ำกล่าวคือ

เริ่มต้นจากผู้ผลิต ผู้จัดหาวัตถุดิบ การจัดซื้อ และการจัดเก็บสินค้าและการจัดส่งลำเลียงสินค้าและบริการด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อ เพื่อส่งมอบให้ถึงมือลูกค้าหรือผู้บริโภคได้ทันเวลาที่ลูกค้าต้องการ โดยธุรกิจเหล่านั้นมีความคาดหวังว่าระบบโลจิสติกส์จะเข้ามามีบทบาทในการแก้ปัญหาเหล่านั้นได้ ซึ่งในการนำระบบโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้จะมีองค์ประกอบต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กันในหลายประเด็นหลักด้วยกัน คือ (1) ด้านการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล (human resources management and development) (2) มาตรฐานการปฏิบัติงาน (performance standard) (3) การบริหารฐานข้อมูล (management information system) (4) การจัดการคุณภาพทั่วทั้งองค์กร (Total Quality Management) (5) การลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ด้าน logistics เกี่ยวข้องกับกระบวนการต่าง ๆ ในระบบ supply chain คลังสินค้า การขนส่ง การดำเนินการด้าน operation การจัดการ เป็นต้น

จากข้อมูลดังกล่าว แสดงให้เห็นว่า ในการบริหารโลจิสติกส์ในทางธุรกิจ องค์กรมีความจำเป็นต้องประยุกต์องค์ความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งรูปแบบการบริหารงานและแนวคิด เข้ามาใช้ในการบริหารงานให้เหมาะสมกับสภาพธุรกิจของแต่ละองค์กรซึ่งก็มีความต้องการที่แตกต่างกันออกไป (บุญทรัพย์ พานิชการ, 2549, หน้า 40)

มาตรฐานการขนส่งโดยเกี่ยวข้องกับด้านต่าง ๆ ดังนี้

ความรับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง หมายถึง ความสามารถในการตอบสนองความต้องการ การใช้ข้อมูลสารสนเทศ การลดขั้นตอนการขนส่ง การกำหนดสถานีขนส่ง ปริมาณการขนส่งและการกำหนดเวลาขนส่ง การนำส่งตรงเวลา การลดอัตราสิ้นเปลือง การจัดลำดับความสำคัญ และ

การจัดสรรทรัพยากรล่วงหน้า ความสามารถในการรับรองเวลา คุณภาพในการขนส่งงานบริการ และคุณภาพสินค้า และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า การสร้างความประทับใจทางด้านบริการ การชำระราคาอย่างประหยัด ความถูกต้องและทันเวลาขนส่งและประสิทธิภาพในการขนส่ง (รุธิร์ พนมวงศ์, 2547, หน้า 16)

ความเรียบง่ายในการขนส่ง หมายถึง การลดความซับซ้อนการดำเนินงาน การจัดลำดับรูปแบบภารกิจ กระบวนการเชื่อมโยง และการสร้างมาตรฐาน ลดความซับซ้อนการดำเนินงานมีการกำหนดจุดหมายปลายทาง การทำงานในแต่ละตำแหน่งงาน การรักษาระดับมาตรฐานในการทำงาน และการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน มีการจัดลำดับรูปแบบภารกิจโดย การวางแผนทางเลือก การกำหนดล่วงหน้า และการกระจายอำนาจในการทำงานก่อให้เกิด กระบวนการเชื่อมโยงใน การใช้ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการปรับปรุงกระบวนการเครือข่ายตลอดทั้งมี การสร้างมาตรฐานเพื่อใช้เป็นหลักการคุณภาพในการขนส่ง การควบคุมคุณภาพ การพัฒนาคุณภาพและการรักษาคุณภาพในการขนส่ง (รุธิร์ พนมวงศ์, 2547, หน้า 16)

ความยืดหยุ่นในการขนส่ง หมายถึง การลดต้นทุน การสำรองต้นทุนเพื่อการบริหารสินค้าคงคลัง กระบวนการสั่งซื้อ และการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง การให้บริการและสินค้าคงคลัง/คลังสินค้า รวมทั้ง การลดต้นทุนโดยการลดขั้นตอนการทำงาน ลดภาระสินค้าคงคลัง สร้างมูลค่าเพิ่มในการบริการ และการตอบสนองแก่ลูกค้าปลายทาง

ความประหยัด หมายถึง การใช้ทรัพยากรที่จำกัด ความสามารถในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาบุคลากรและการประมาณการมีการจัดการด้านบุคคล การประสานงานอย่างเป็นระบบและการวางแผนความสำเร็จเพื่อบรรลุเป้าหมายและพัฒนา

ร่วม โดยมีการกำหนดในแผนธุรกิจและการประมาณการในการพัฒนาบุคลากรที่ต้องคำนึงถึงศักยภาพในการปฏิบัติงาน การสร้างความประทับใจให้แก่ลูกค้า และการสร้างความเจริญเติบโตทางธุรกิจและฝึกนิสัยให้พนักงานมีจรรยาบรรณ

ความยั่งยืน หมายถึง มาตรการ

ความสามารถในการบำรุงรักษาความสามารถขององค์กร และการกำหนดศูนย์กลางสถานียชนสง การวางแผนและดูแลรักษา และการดูแล ควบคุมคุณภาพ การสร้างจิตสำนึกให้พนักงานเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและการปรับเปลี่ยนระบบการจัดการ

การกำหนดศูนย์กลางสถานียชนสง หมายถึง กระบวนการด้านการจัดส่ง การให้บริการของวิศวกรรมสนาม การบริหารจัดการคลังสินค้า การจัดเตรียมการจัดส่งแบบครบวงจร

เป้าหมายเชิงคุณค่า หมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพด้านการตรวจสอบ การจัดเก็บดูแลสินค้า การกระจายสินค้าและการซ่อมบำรุง

แนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ หมายถึง แนวทางการดำเนินงาน กระบวนทัศน์การดำเนินงานและการประเมินผลการดำเนินงาน ได้แก่ การจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบ สิ่งของเข้าสู่องค์กร การจัดการด้านการผลิตและการจัดส่งสินค้า การบริหารจัดการเก็บ และการใช้ข้อมูลด้วยระบบเทคโนโลยีทันสมัย การกำหนดตัวชี้วัด และการวัดประสิทธิภาพงาน (บุญทรัพย์ พานิชการ, 2549, หน้า 38)

การบริหารระบบการขนส่ง

ภาวะผู้นำระบบโลจิสติกส์ หมายถึง การสร้างวิสัยทัศน์ การสร้างภารกิจ/พันธกิจ และการกำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กร รวมถึงการเป็นศูนย์กลางขนส่งของภูมิภาคลดต้นทุน การจัดการ

การสร้างความสนใจในการลงทุน และความได้เปรียบเชิงธุรกิจ การขับเคลื่อนเวทีภายในประเทศ และการแข่งขันทางธุรกิจเวทีต่างประเทศ การลดต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า การลดค่าขนส่งและการปรับเปลี่ยนรูปแบบ (วีรพจน์ ลือประสิทธิ์กุล, 2540, หน้า 271)

กลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทาน

กลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทาน หมายถึง การจัดการความสามารถในการจัดการโซ่อุปทานการพัฒนาโครงสร้างโลจิสติกส์ การบริหารข้ามองค์กร และการจัดการแรงผลักดันการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ การเมือง ได้แก่ การกำหนดการให้บริการแก่ลูกค้า การขนส่ง การวางแผนการจำหน่าย การบริหารสินค้าคงคลังและกระบวนการสั่งซื้อ การเห็นความสำคัญของคุณภาพและลูกค้า การบริหารคุณภาพโดยรวม การส่งมอบสินค้าอย่างมีคุณภาพ พันธมิตรธุรกิจและการเป็นหุ้นส่วนและการแลกเปลี่ยนข้อมูล การเปลี่ยนแปลงภูมิภาคและการแข่งขันระดับโลก

ยุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์ หมายถึง ความได้เปรียบในเชิงแข่งขันเชิงธุรกิจ การเชื่อมโยงระหว่างโลจิสติกส์และการวัดสมรรถนะ รวมถึงการส่งเสริมธุรกิจให้บริการ การสร้างการกระตุ้นการใช้บริการ และการสร้างความได้เปรียบทางการค้าโดยใช้โลจิสติกส์ การให้บริการกับการรักษาลูกค้า การใช้บริการเป็นตัวขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และการค้นหาความต้องการในการให้บริการลูกค้า การจัดการโลจิสติกส์ และมูลค่าของผู้ถือหุ้น การวิเคราะห์ความสามารถในการทำกำไรของลูกค้า ความสามารถในการทำกำไรของ

ผลิตภัณฑ์และการขับเคลื่อนต้นทุนและต้นทุน
กิจกรรม (อรุณ บริรักษ์, 2546, หน้า 61)

การบริหารทรัพยากรบุคคล ด้านโลจิสติกส์

การบริหารทรัพยากรบุคคล ด้านโลจิสติกส์
หมายถึง การจัดระบบองค์กรในการสร้างสมรรถนะ
ในระดับองค์กรและสมรรถนะในหน่วยงาน ได้แก่
ความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติงาน การพัฒนา
คุณภาพสร้างความตระหนักและสร้างความรู้พื้นฐาน
สมรรถนะในด้านความรู้และทักษะที่ต้องมีในงาน
สมรรถนะในด้านการบริหาร การจัดการ และการวัด
และการประเมินสมรรถนะอย่างเป็นระบบ (ธัญญา
พลอนันต์, 2547, หน้า 40)

การบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโลจิสติกส์

การบริหารระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
โลจิสติกส์ หมายถึง เทคโนโลยีสารสนเทศในการ
จัดการ เทคโนโลยีกับการตัดสินใจและเทคโนโลยี
การผลิต พาณิชนียอิเล็กทรอนิกส์ การแลกเปลี่ยน
ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ บาร์โค้ด อินเทอร์เน็ตและ
เอกซ์ทราเน็ต ระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการระบบ
ผู้เชี่ยวชาญ ระบบการสื่อสารที่ล้ำหน้าและระบบ
อินเทอร์เน็ต เครื่องจักรควบคุมด้วยตัวเลข การ
ลำเลียงวัตถุดิบอัตโนมัติ ระบบจัดเก็บสินค้า
อัตโนมัติและระบบการผลิตแบบยืดหยุ่น (อรุณ
บริรักษ์, 2546, หน้า 3)

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร คือ พนักงานในองค์การขนส่ง
ภาคมหานทั้งหมด 10 องค์การ ในปี พ.ศ. 2550
จำนวน 6,201 คน ใช้วิธีการสุ่มตามสัดส่วนได้กลุ่ม
ตัวอย่างโดยใช้แนวคิดการกำหนดขนาดตัวอย่างของ
Taro Yamane และกำหนดความคลาดเคลื่อน 2%

ของแต่ละองค์การ แบ่งออกเป็นผู้บริหารระดับสูง
จำนวน 38 คน ผู้บริหารระดับกลาง จำนวน 58 คน
และผู้ปฏิบัติงานจำนวน 1,686 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ลักษณะของเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บ
รวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถามมี
ลักษณะคำถามทั้งแบบปลายเปิดและคำถามปลายปิด
ประกอบด้วย (1) แบบสอบถามเกี่ยวกับองค์การและ
ข้อมูลส่วนบุคคลใช้สอบถามข้อมูลทั่วไปของ
พนักงานของการขนส่งภาคมหาน (2)
แบบสอบถามเกี่ยวกับมาตรฐานการขนส่งโดยสาร
(3) แบบสอบถามเกี่ยวกับการบริหารการขนส่งภาค
มหาน

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติ
เชิงพรรณนาใช้หาลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
โดยใช้การแจกแจงความถี่ หาค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย
และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติเชิงอนุมานใช้ในการ
การวิเคราะห์ เพื่อทดสอบสมมติฐานระหว่างภารกิจ
กระทรวงแรงงานกับการบริหารองค์ความรู้จากสูตร
สหสัมพันธ์คาโนนิกอล (canonical correlation
analysis)

ผลการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็น
ร้อยละ 71.6 อายุระหว่าง 26 - 35 ปี คิดเป็นร้อยละ
41.1 มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า
คิดเป็นร้อยละ 51.7 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 -
20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 49.4 มีระยะเวลาทำงาน
ในองค์การไม่เกิน 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 59.8 และ
กลุ่มตัวอย่างได้มีความเห็นมุ่งเน้นในมาตรฐานการ
ขนส่งโดยสารกับการบริหารระบบการขนส่ง ดังนี้

1. ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า ในภาพรวมมาตรฐานการขนส่งโดยรางอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.20$ หากพิจารณาความสำคัญเป็นรายข้อพบว่า มีแนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{x} = 4.28$) เป็นลำดับแรก รองลงมาคือ ความประหยัดในการขนส่ง ($\bar{x} = 4.24$) ความยั่งยืนในการขนส่ง ($\bar{x} = 4.22$) ความยืดหยุ่นในการขนส่งอยู่ในระดับมาก ($\bar{x} = 4.20$) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการ ($\bar{x} = 4.15$) โดยมีความเรียบง่ายในการขนส่ง เป็นลำดับสุดท้าย ($\bar{x} = 4.11$)

2. ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่า ในภาพรวมการบริหารระบบการขนส่งอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{x} = 4.25$) หากพิจารณาความสำคัญเป็นรายข้อพบว่า มีการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศโลจิสติกส์อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{x} = 4.41$) เป็นลำดับแรก รองลงมาคือ ภาวะผู้นำแบบโลจิสติกส์ ($\bar{x} = 4.29$) การบริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ ($\bar{x} = 4.22$) และกลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทานอยู่ ($\bar{x} = 4.20$) โดยมียุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์ ($\bar{x} = 4.15$) เป็นลำดับสุดท้าย

3. ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยกับการบริหารงานป้องกันสาธารณภัย จากการวิเคราะห์สหสัมพันธ์คาโนนิคอล พบว่า

สมมติฐานที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานการขนส่งโดยราง ประกอบด้วย ความรับผิดชอบต่อด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายในการขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด ความยั่งยืน และแนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับภาวะผู้นำระบบโลจิสติกส์ โดยมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญภาวะผู้นำระบบโลจิสติกส์เป็นรายชื่อ

พบว่า (1) การสร้างภารกิจ/พันธกิจ สัมพันธ์กับความเรียบง่ายในการขนส่งในองค์ประกอบของการลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน และกระบวนการเชื่อมโยงเครือข่าย ความยืดหยุ่นในการขนส่งในองค์ประกอบของการสำรองเงินทุน ความประหยัดในองค์ประกอบของการพัฒนาบุคลากร ความยั่งยืนในองค์ประกอบของการกำหนดศูนย์กลางสถานีขนส่ง (2) การกำหนดวัตถุประสงค์ สัมพันธ์กับความยืดหยุ่นในการขนส่งในองค์ประกอบของการสำรองเงินทุน และการลดค่าใช้จ่าย ความยั่งยืนในองค์ประกอบของมาตรการความสามารถในการบำรุงรักษา แนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ในองค์ประกอบของกระบวนการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงาน ซึ่งมีความสัมพันธ์อย่างเด่นชัด

สมมติฐานที่ 2 ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานการขนส่งโดยรางประกอบด้วยความรับผิดชอบต่อด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายในการขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด ความยั่งยืน และการปรับเปลี่ยนแนวทางตามสถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับกลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทาน โดยมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญกลยุทธ์การจัดการโซ่อุปทานเป็นรายชื่อพบว่า (1) การขยายขอบเขตการบริหารข้ามองค์กร สัมพันธ์กับความเรียบง่ายในการขนส่งในองค์ประกอบของการจัดลำดับรูปแบบภารกิจ ความยืดหยุ่นในการขนส่งในองค์ประกอบของการสำรองเงินทุน แนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ในองค์ประกอบของกระบวนการพัฒนาศักยภาพการดำเนินงาน (2) การพัฒนาโครงสร้างโลจิสติกส์ สัมพันธ์กับความยืดหยุ่นในการขนส่งในองค์ประกอบของการสำรองเงินทุน ความยั่งยืนในองค์ประกอบของการกำหนดศูนย์กลางสถานีขนส่งและความสามารถขององค์กร (3) แรงผลักดันการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ/การเมือง สัมพันธ์กับความยืดหยุ่นในองค์ประกอบของการ

สำรองต้นทุน การปรับเปลี่ยนแนวทางตาม
สถานการณ์ ในองค์ประกอบของ แนวทางการ
ดำเนินการ ซึ่งมีความสัมพันธ์อย่างเด่นชัด

สมมติฐานที่ 3 ความสัมพันธ์ระหว่าง
มาตรฐานการขนส่งโดยรางประกอบด้วย ความ
รับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายใน
การขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด
ความยั่งยืน และการปรับเปลี่ยนแนวทางตาม
สถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับยุทธศาสตร์การ
แข่งขันโลจิสติกส์ มีนัยสำคัญที่ระดับ .01 เมื่อ
พิจารณาถึงยุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์เป็นราย
ข้อ พบว่า (1) ความเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรม
การตลาดและโลจิสติกส์ สัมพันธ์กับความเรียบง่าย
ในการขนส่งในองค์ประกอบของกระบวนการ
เชื่อมโยงเครือข่าย ความยั่งยืนในการขนส่งใน
องค์ประกอบของมาตรการความสามารถในการ
บำรุงรักษา และการกำหนดศูนย์กลางสถานีขนส่ง
(2) ความได้เปรียบในเชิงแข่งขันธุรกิจ สัมพันธ์กับ
ความยืดหยุ่นในการขนส่งในองค์ประกอบของการ
สำรองต้นทุน (3) การวัดต้นทุนโลจิสติกส์และการ
วัดสมรรถนะ สัมพันธ์กับความยืดหยุ่นในการขนส่ง
ในองค์ประกอบของการสำรองต้นทุน และการลด
ค่าใช้จ่าย ซึ่งมีความสัมพันธ์อย่างเด่นชัด

สมมติฐานที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่าง
มาตรฐานการขนส่งโดยราง ประกอบด้วย ความ
รับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายใน
การขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด
ความยั่งยืน และการปรับเปลี่ยนแนวทางตาม
สถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับการบริหารทรัพยากร
บุคคลด้านโลจิสติกส์ โดยมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 เมื่อ
พิจารณาถึงการบริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์เป็นรายข้อ พบว่า (1) สมรรถนะในระดับ
องค์กร สัมพันธ์กับความเรียบง่ายในการขนส่งใน
องค์ประกอบของการสร้างมาตรฐาน ความประหยัด

ในองค์ประกอบของการใช้ทรัพยากรที่จำกัด ความ
ยั่งยืนในองค์ประกอบของการกำหนดศูนย์กลาง
สถานีขนส่ง แนวทางการปรับเปลี่ยนตาม
สถานการณ์ในองค์ประกอบของการประเมินผลการ
ดำเนินงาน และแนวทางการดำเนินงาน
(2) สมรรถนะในระดับหน่วยงาน สัมพันธ์กับความ
เรียบง่ายในการขนส่งในองค์ประกอบของการ
จัดลำดับรูปแบบธุรกิจ ความยั่งยืนในการขนส่งใน
องค์ประกอบของเป้าหมายเชิงคุณค่า แนวทางการ
ปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ในองค์ประกอบของ
กระบวนการตัดสินใจดำเนินงาน ซึ่งมีความสัมพันธ์
อย่างเด่นชัด

สมมติฐานที่ 5 ความสัมพันธ์ระหว่าง
มาตรฐานการขนส่งโดยราง ประกอบด้วย ความ
รับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง ความเรียบง่ายใน
การขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่ง ความประหยัด
ความยั่งยืน และการปรับเปลี่ยนแนวทางตาม
สถานการณ์ มีความสัมพันธ์กับการบริหารระบบ
เทคโนโลยีสารสนเทศโลจิสติกส์ โดยมีนัยสำคัญที่
ระดับ .01 เมื่อพิจารณาถึงการบริหารระบบ
เทคโนโลยีสารสนเทศเป็นรายข้อ พบว่า
(1) เทคโนโลยีกับการตัดสินใจ สัมพันธ์กับความ
รับผิดชอบด้านการบริการขนส่งในองค์ประกอบของ
คุณภาพในการขนส่ง ความยืดหยุ่นในการขนส่งใน
องค์ประกอบของการสำรองต้นทุน และการลด
ต้นทุน ความยั่งยืนในองค์ประกอบของมาตรการ
ความสามารถในการบำรุงรักษา ความสามารถของ
องค์กร และการกำหนดศูนย์กลางสถานีขนส่ง แนว
ทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ในองค์ประกอบ
ของกระบวนการตัดสินใจดำเนินการ (2) เทคโนโลยีกับ
การผลิต สัมพันธ์กับความเรียบง่ายในการขนส่งใน
องค์ประกอบของการจัดลำดับรูปแบบภารกิจ ความ
ยืดหยุ่นในการขนส่งในองค์ประกอบของการสำรอง
ต้นทุน ซึ่งมีความสัมพันธ์อย่างเด่นชัด

การอภิปรายผล

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า มาตรฐานการขนส่ง โดยราง มีประสิทธิภาพอยู่ในระดับมาก สามารถตอบสนองกับความต้องการต่อการขนส่งทั้งคนและสินค้า สำหรับการบริหารระบบการขนส่งนั้น เห็นว่าการดำเนินการมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับมากที่สุด ซึ่งผลของความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานการขนส่งโดยรางกับการบริหารระบบการขนส่งตามสมมติฐานดังกล่าว ทำให้ค้นพบปัจจัยสำคัญและแนวทางการบริหารระบบ การขนส่งด้านโลจิสติกส์เข้ามาช่วยในการปรับเปลี่ยนการขนส่ง จากที่ใช้ระบบล้อเป็นหลักมาสู่ระบบราง ซึ่งการบริหารงานนั้น มุ่งเน้นที่ต้นทุนต่ำ สำหรับการขนย้ายทั้งคนและสินค้าในสถานการณ์แข่งขันที่มีต้นทุนของการใช้พลังงานสำหรับการขนส่งที่สูงขึ้น โดยสามารถใช้ปัจจัยในมาตรฐานการขนส่งโดยรางมาเป็นแนวทางในการบริหารระบบการขนส่ง เพื่อให้ทันตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ดังนี้

1. ความยืดหยุ่นในการขนส่งทางราง เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการบริหารระบบการขนส่งอย่างเด่นชัดในด้าน ๆ ยกเว้นด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการลดต้นทุน ลดภาระสินค้าคงคลัง เพิ่มมูลค่าการบริการด้วยความสะดวกรวดเร็ว การสำรองต้นทุนในส่วนของการบริหารสินค้าที่ค้างอยู่ในคลังอย่างมีประสิทธิภาพ กระบวนการสั่งซื้อติดต่อกับที่สะดวกรวดเร็ว ตลอดจนการลดค่าใช้จ่ายด้วยราคาที่ไม่แพง ไม่มีค่าใช้จ่ายระหว่างการบริการที่ยู่ยากซับซ้อน ส่งผลต่อคลังเก็บสินค้าได้เพียงพอ และเหมาะสม

2. ความยั่งยืน เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการบริหารระบบการขนส่งในทุก ๆ ด้าน อย่างเด่นชัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับความความสามารถในการบำรุงรักษา มีการบริการติดตาม สอบถามความ

พึงพอใจหลังรับบริการ มีหน่วยตรวจสอบคุณภาพในขั้นตอนต่าง ๆ ทั้งกระบวนการเพื่อวิเคราะห์ข้อบกพร่อง ความสามารถขององค์กรในการสร้างจิตสำนึกในงานบริการ การทำงานมีระบบควบคุมสำหรับความปลอดภัย ความพร้อมในการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์ที่เพียงพอ ระบบการจัดการภายในมีความเหมาะสมยืดหยุ่นได้ ทำให้การทำงานสะดวกรวดเร็ว มีการกำหนดศูนย์กลางสถานีขนส่งสำหรับกระบวนการจัดส่งให้มีประสิทธิภาพจากสถานีย่อยไปยังสถานีหลัก วิศวกรรมทางรางสามารถดำเนินการได้ทันทีในกรณีที่เกิดปัญหา รวมถึงการวางแผนการดำเนินการขนส่งแบบครบวงจรจากมือผู้ส่งถึงมือผู้รับ มีเป้าหมายเชิงคุณค่าสำหรับตรวจสอบสินค้าหลังการขนส่งให้มีความรัดกุม การจัดเก็บสินค้าระหว่างการขนส่งมีความปลอดภัย มีระบบตรวจสอบ ซ่อมบำรุงอุปกรณ์การขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพและกระทำอย่างต่อเนื่อง

3. แนวทางการปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์ เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการบริหารระบบการขนส่งอย่างเด่นชัดในด้านต่าง ๆ ยกเว้นยุทธศาสตร์การแข่งขันโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับแนวทางการดำเนินงานในการจัดซื้อจัดจ้าง แบ่งฝ่ายในการรองรับงานมิให้เกิดความซ้ำซ้อน มีขั้นตอนจัดส่งสินค้าชัดเจน ผู้ปฏิบัติเข้าใจง่าย โดยมีกระบวนการทบทวนในการจัดเก็บข้อมูลโดยใช้เทคโนโลยีและจัดเจ้าหน้าที่อย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งมีการประเมินผลการดำเนินการด้วยตัวชี้วัดความสำเร็จ และประสิทธิภาพ

4. ความเรียบง่ายในการขนส่ง เป็นปัจจัยต่อมาที่ส่งผลต่อการบริหารระบบการขนส่งในด้านต่าง ๆ อย่างเด่นชัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับการลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน ในเรื่องของสถานที่ หน้าที่บุคลากร มาตรฐานในงานวางแผนพัฒนาประสิทธิภาพ กระบวนการเชื่อมโยงเครือข่าย เพื่อให้

เกิดประสิทธิภาพสำหรับการประสานงานของแต่ละ
สถานของการขนส่ง การจัดรูปแบบภารกิจตามความ
เร่งด่วน รองรับกับการกิจและเหตุการณ์ฉุกเฉิน มี
กระบวนการเชื่อมโยงเครือข่ายด้วยเทคโนโลยี
เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสำหรับการประสานงาน
ของแต่ละสถานของการขนส่ง การสร้างมาตรฐาน
เพื่อคุณภาพในการบริการ

5. ความประหยัด เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการ
บริหารระบบการขนส่งในด้านของภาวะผู้นำ
โลจิสติกส์ และการบริหารทรัพยากรบุคคล
โลจิสติกส์อย่างเด่นชัด ซึ่งเกี่ยวกับการพัฒนา
บุคลากรให้มีศักยภาพอย่างต่อเนื่อง เรียนรู้หลักการ
บริการและจรรยาบรรณในการทำงานของหน่วยงาน
การใช้ทรัพยากรที่จำกัด เพื่อการวางแผนดำเนินการ
รวมถึงบุคลากรและ การประสานงานต่อการบริการ
ขนส่ง

6. ความรับผิดชอบด้านการบริการขนส่ง
เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการบริหารระบบการขนส่ง
อย่างชัดเจนในด้านการบริหารระบบเทคโนโลยี
สารสนเทศโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับคุณภาพในการ
ขนส่งที่เทียบเท่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น สินค้ามี
คุณภาพ เกิดความเสียหายในการขนส่งน้อย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

มาตรฐานการขนส่งในด้านความยืดหยุ่นใน
การขนส่ง ความยั่งยืน การปรับเปลี่ยนแนวทางตาม
สถานการณ์ มีแนวโน้มต่อการบริหารระบบขนส่ง
อย่างเด่นชัด ดังนั้นผู้บริหารที่เกี่ยวข้องกับการ
บริหารระบบการขนส่งภาคมหานควรรีดยึดการ
บริหารงาน ดังนี้

1. คำนึงถึงความยืดหยุ่นในการขนส่ง ใน
ส่วนของ การสำรองต้นทุน โดยยึดหลักในการ
บริหารทั้งคนและสินค้า ได้ทันท่วงที ให้มีการค้า

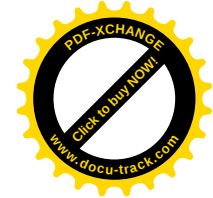
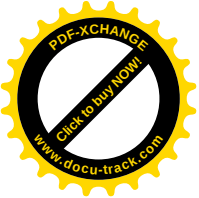
ของสินค้าหรือบริการให้น้อยที่สุด รวมถึงความ
สะดวกในการติดต่อ ซึ่งจะต้องกำหนดเป็น
วัตถุประสงค์ที่ชัดเจน สามารถสร้างภารกิจ/พันธกิจ
ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการนำเทคโนโลยี
สารสนเทศเข้ามาช่วยในการตัดสินใจ เพื่อส่งเสริม
การพัฒนาและการขยายของเขตการบริหารข้าม
องค์กร นำไปสู่การแข่งขันต่อไป

2. สร้างความยั่งยืน ด้วยการกำหนด
วัตถุประสงค์ในมาตรการความสามารถในการ
บำรุงรักษาให้ชัดเจน โดยการนำเทคโนโลยีเข้ามา
มีส่วนช่วยในการตัดสินใจในมาตรการต่าง ๆ การ
กำหนดศูนย์กลางสถานีขนส่งตามแนวทางการ
พัฒนาโครงสร้างโลจิสติกส์ ซึ่งเกี่ยวกับการให้
ความสำคัญในคุณภาพ การกระจายการขนส่งไปตาม
จุด/สถานีต่าง ๆ และความสามารถขององค์กรในการ
เพิ่มประสิทธิภาพทั้งบุคลากร ระบบ การดำเนินงาน
ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและผู้เชี่ยวชาญในการ
ตัดสินใจ

3. การวางแผนทางปรับเปลี่ยนตาม
สถานการณ์ ในกระบวนการดำเนินการดำเนินงาน
เกี่ยวกับการจัดเก็บและนำข้อมูลมาใช้อย่างเป็นระบบ
เพื่อวางแผนในการขยายขอบเขตการบริหารข้าม
องค์กรเพื่อประสานงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกันและ
แลกเปลี่ยนข้อมูล

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัย

1. งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาความสัมพันธ์
ระหว่างมาตรฐานการขนส่งโดยรางกับการบริหาร
ระบบการขนส่งภาคมหานควในภาคใต้ โดยใช้การ
วิเคราะห์ด้วยค่าความสัมพันธ์คานอนิคอล ซึ่งทำให้
ทราบถึงแบบแผนความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐาน
การขนส่งโดยรางกับการบริหารระบบการขนส่ง ใน
การวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาถึงความสัมพันธ์ในเชิง
นโยบายของรัฐเกี่ยวกับการกำหนดศูนย์กลางการ



ขนส่งโดยรางกับการบริหารระบบการขนส่งสู่ระดับ
ท้องถิ่น ต่อไป

2. ควรมีการจัดทำการวิจัยเกี่ยวกับความพึง
พอใจของผู้ใช้บริการอยู่เสมอ เพื่อทราบถึงปัญหา
และสาเหตุในการขนส่งโดยราง จะได้นำข้อมูลมาใช้
ในการวางแผน กำหนดนโยบาย ตลอดจน
ยุทธศาสตร์ในการบริหารเพื่อให้ได้รูปแบบการ
ให้บริการที่มีความหลากหลายสอดคล้องกับความต้องการ
และสร้างความพึงพอใจได้สูงสุด

3. ผลการวิจัยนี้ทำให้ทราบเฉพาะการวาง
มาตรฐานการขนส่งโดยรางที่มีความสัมพันธ์กับการ
บริหารระบบการขนส่งเท่านั้น ดังนั้นการวิจัยครั้ง
ต่อไปควรศึกษาในมิติลึก ด้วยการศึกษาเป็นรายกรณี
(case study) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำระบบ
เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วยในการบริหาร
จัดการต่าง ๆ



เอกสารอ้างอิง

- ัญญา พลอนันท์. (2547). *การมุ่งเน้นทรัพยากรบุคคล: แนวทางการสร้างความพึงพอใจแก่
พนักงาน*. กรุงเทพฯ: สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ.
- บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ. (2549). *ผู้นำในการบริหารจัดการ โลจิสติกส์*. กรุงเทพฯ: ไอทีแอล เทคมีเดีย.
- รุธีร์ พนมวงศ์. (2547). *การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: เวลาดี.
- วีรพจน์ ลือประสิทธิ์สกุล. (2540). *TQM living handbook*. กรุงเทพฯ: บีบีอาร์ แอนด์ ทีคิว เอ็ม คอนซัลแทนท์.
- อรุณ บริรักษ์. (2546). *Logistics Thailand*. กรุงเทพฯ: ไอทีแอล เทค มีเดีย.
- Logitistics Thailand. (2003). *Supply chain Logistics management in Thailand*. Bangkok: ITL Media.

