

ปัญหาและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ
กรณีศึกษา พนักงานขับรถพ่วง 18 ล้อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

ธีรพล ชินโน

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์

วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

กรกฎาคม 2550

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ ชีรพล ชินโน ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ของ
มหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

.....ประธาน
(ดร.รัฐพล ภู่นูปผาพันธ์)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า

.....ประธาน
(ดร.รัฐพล ภู่นูปผาพันธ์)

.....กรรมการ
(ดร.ณกร อินทร์พุง)

บัณฑิตวิทยาลัยอนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ ของมหาวิทยาลัย
บูรพา

.....คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร. ประทุม ม่วงมี)

วันที่ 12 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2550

ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความรู้ที่ได้รับการประสิทธิ์ประสาทจากคณาจารย์คณะ
วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา รวมทั้งคำแนะนำ การสนับสนุน ความห่วงใย
และกำลังใจจากบุคคลหลาย ๆ ท่าน ซึ่งผู้เขียนขอกล่าวไว้ ณ ที่นี้ เพื่อเป็นการรำลึกถึงความ
ขอบคุณ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ดร.รัฐพล ภูบุบผาพันธ์ ที่กรุณาเป็นที่ปรึกษางานนิพนธ์
และเสียสละเวลาให้คำปรึกษา คำสั่งสอนที่มีคุณค่าทั้งต่อการเขียนงานนิพนธ์และการศึกษาใน
อนาคต รวมทั้งคำแนะนำ ความหวังดี และข้อคิดต่าง ๆ ที่มีประโยชน์ รวมถึงการชักถามในประเด็น
ต่าง ๆ ที่ทำให้ผู้เขียนมีโอกาสดันคว้าเพื่อเพิ่มเติมความรู้ ที่ผู้เขียนได้สัมผัสตลอดระยะเวลาการ
ทำงานนิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณพ่อ คุณแม่ ผู้เป็นแรงบันดาลใจที่สำคัญที่สุดในการศึกษา
ผู้เคยอยู่เคียงข้างผู้เขียน ไม่ว่าทั้งสุขและทุกข์ คอยสร้างกำลังใจให้เข้มแข็ง รวมทั้งขอกราบ
ขอบพระคุณในความเมตตา และความห่วงใยที่คอยเป็นกำลังใจจนงานนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้รวมทั้ง
พี่ ๆ และเพื่อนปริญญโทวิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์ บูรพา ทุกคนที่เป็นส่วนหนึ่งของงาน
นิพนธ์ ผู้คอยรับฟังและช่วยสร้างรอยยิ้มให้กับผู้เขียน ตลอดจนช่วยหาข้อมูลเพื่อให้งานนิพนธ์เล่มนี้
แล้วเสร็จ สุดท้ายพี่ ๆ และน้อง ๆ ที่ทำงาน ที่คอยช่วยเหลือและให้กำลังใจผู้เขียนเพื่อให้งานนิพนธ์
เล่มนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้ หากมีข้อผิดพลาดประการใดในงานนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนต้องขอภัยและ
น้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ธีรพล ชินโน

48924414: สาขาวิชา: การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์; วท.ม. (การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์)

คำสำคัญ: การขนส่งทางถนน/ คนขับรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์/ การปรับปรุงคนขับรถ/ สภาพ
การทำงาน/ ปัญหาคนขับรถพ่วง

ธีรพล ชินโน: ปัญหาและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ
กรณีศึกษา พนักงานขับรถพ่วง 18 ล้อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (PROBLEMS AND GUIDELINE TO DEVELOP THE
MANPOWER OF ROAD TRANSPORT TO EFFICIENCY CASE STUDY: LADEN CONTAINER TRACTOR
DRIVER 18 WHEELS CHASSIS) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: รัฐพล ภูวนาพันธ์, Ph.D. 107 หน้า, ปี พ.ศ. 2550.

ในสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขันด้านธุรกิจการขนส่งและ โลจิสติกส์ค่อนข้างสูง ทั้งในและจาก
ต่างประเทศ ทั้งการเข้าร่วมทุนหรือการเปิดเสรีทางการค้าบริการ ประเทศไทยใช้การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทาง
ถนนมากกว่าร้อยละ 80 ดังนั้นบุคลากรด้านการขนส่งทางถนนจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่มีส่วนช่วยพัฒนาและสร้างเสริม
ศักยภาพในการแข่งขันทางการค้าเป็นอย่างมาก

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะทำการศึกษาถึง ลักษณะทั่วไปของอาชีพ สภาพการทำงานรวมถึง ปัญหาที่
เกิดขึ้นจากการทำงานของพนักงานขับรถพ่วงอันเป็นต้นเหตุของอุปสรรคในการพัฒนาอาชีพและคุณภาพ โดยใช้
วิธีการสัมภาษณ์โดยตรงจากพนักงานขับรถประกอบการศึกษากฎหมายด้านการขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องกับ
พนักงานขับรถในการปฏิบัติงาน ในขั้นตอนของการออกใบอนุญาตฯ การตรวจสอบสภาพรถนอกจากนี้ยังทำการ
สัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งเพื่อนำมาใช้ในการตรวจสอบข้อมูลอีกด้านหนึ่ง

หนึ่งเพื่อเป็นการเปรียบเทียบข้อมูลของผู้ประกอบการ 2 กลุ่มตามลักษณะการให้บริการและการลงทุน
คือ (1) กลุ่มคนขับรถที่เป็นเจ้าของรถเองหรือทำงานเป็นลูกจ้างของบริษัทขนาดกลาง/ เล็ก ให้บริการด้านการขนส่งตู้
คอนเทนเนอร์อย่างเดียว (2) ลูกจ้างบริษัทที่มีธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์หลายรูปแบบเป็นบริษัทขนาดใหญ่
เพื่อให้เห็นความแตกต่างของการทำงานด้านการขนส่งจากผู้ประกอบการท้องถิ่นกับผู้ที่มีประสบการณ์เป็นที่ยอมรับใน
ระดับนานาชาติ

ผลที่ได้จากการศึกษาได้พบว่าคนขับรถพ่วงส่วนใหญ่มีสัดส่วนรายได้หลักคือเงินเดือนกับราย ได้รองคือ
ค่าเที่ยวอยู่ที่ 30 ต่อ 70 ประกอบกับปริมาณที่ไม่แน่นอนวางแผนไม่ได้ มีการเร่งงานคนขับรถและผู้ประกอบการอยาก
ที่จะทำเที่ยวต่อวันให้มากที่สุดโดยไม่มีการควบคุม ทำให้ขาดการพักผ่อนที่เพียงพอ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มจากเครื่องดื่มและ
ยากระตุ้น ทำให้ผลต่อคุณภาพชีวิตและครอบครัว นอกจากนี้กลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางส่วนใหญ่มีการแข่งขัน
ราคากันสูง พยายามลดต้นทุนการประกอบการให้มากที่สุด ลดค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุง ลดสวัสดิการพื้นฐาน
รวมทั้งการฝึกอบรม ก่อให้เกิดอุปสรรคในการพัฒนาในอาชีพนี้ในภาพรวมตลอดมา

จากผลการสำรวจ เพื่อเป็นการปรับปรุงสภาพดังกล่าวประกอบกับข้อเสนอแนะจากผู้ประ กอบการขนส่ง
มีความเห็นว่าภาครัฐควรเข้ามามีบทบาทมากขึ้น ทั้งขั้นตอนตรวจสอบ เข้มงวดในการออกใบอนุญาตฯ ใช้มาตรการ
บังคับการทดสอบวิชาชีพทั้งผู้ประกอบการและคนขับรถ การจัดทำสวัสดิการพื้นฐานอันเกี่ยวข้องกับการทำงานเช่น
การประกันภัยอุบัติเหตุ ส่งเสริมการฝึกอบรมความรู้ความสามารถด้านการขนส่งด้วยการอบรมในราคาต่ำหรือฟรี ใช้
การลดหย่อนภาษีประจำปีในการจูงใจเป็นต้น ซึ่งสามารถทำได้โดยไม่ต้องใช้งบประมาณหรือการแก้ไขกฎหมายยุ่งยาก

48924414: MAJOR: TRANSPORTATION AND LOGISTICS MANAGEMENT; M.Sc.

(TRANSPORTATION AND LOGISTICS MANAGEMENT)

KEYWORDS: ROAD TRANSPORT/ LADEN CONTAINER TRACTOR DRIVER/ TRACTOR

DRIVER IMPROVEMENT/ WORK CONDITIONS/ TRACTOR DRIVER PROBLEMS

TEERAPHOL SHINNO: PROBLEMS AND GUIDELINE TO DEVELOP THE MANPOWER OF ROAD TRANSPORT TO EFFICIENCY CASE STUDY: LADEN CONTAINER TRACTOR DRIVER 18 WHEELS CHASSIS. ADVISOR: RATTHAPOL PUEBOOBPAPHAN, Ph.D. 107 P. 2007.

In the environment of high competitive businesses on transportation and logistics in country and foreign multinationals, Thailand's major container transport is through road mode for more than 80% of all. Therefore, the manpower of road transport is the main factors to assist the development and improve the ability in order to achieve the set target.

This research intended to determine the circumstance, working conditions including the problems which occurred along the driving and could cause poor working development and efficiency. There were direct interviews for tractor drivers coupled with the concerned road transport regulations in the study relating to transport certificate application procedure, annual vehicle inspection. Additionally, a few transport operators were interviewed to support/ compare the above information or data again.

In order to compare the data of transport operators which could be separated by the service extension and investment into 2 groups (1) between the drivers employed by small/medium companies only transport servicing or own tractor and self driving (LSP) and (2) the drivers employed by large/ international companies as 3rd party logistics provider. They were compared to determine the difference on the local and the professional/ experience foreign management

Base on the studying results, it was indicated that most of drivers mainly earned by salary together with trip charge in the rate of about 30:70. As the work volume was consistently managed, the rush and maximized trip in a period were necessary without any efficiency or health monitoring. Drivers were suffered to the insufficient relax coupled with expense increasing from caffeine drinking or habit-forming drug, leading to the poor healthy and family circumstances. Additionally, the LSP companies had high price competition and attempted to minimize managing costs as much as possible such maintenance cost, basic welfare including training causing obstacles to the development of this section all along.

From the result of the research, to improve the working circumstances including the propose from transport operators, their opinions were that the government sectors should increase theirs effective roles such as inspection processes, strictly to the transport application approval, to settle requirement by regulating on official certification and test to operating professionals and drivers. Basic welfare of employees such as accident insurance, training program, operating training courses on transport performance with low prices or free of charge coupled with the reduction of annual tax to elevate on the above conduction etc. should be provided. The mentioned proposes could be arranged without a lot of financial investment or hard law corrective.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมา.....	1
วัตถุประสงค์และเป้าหมายของการศึกษา.....	3
ขอบเขตของงานศึกษา.....	4
วิธีการศึกษา.....	5
2 สภาพการทำงานและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนาพนักงานขับรถบรรทุกพ่วงสินค้า ผู้คอนเทนเนอร์.....	6
3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	26
วิธีการศึกษา.....	26
แหล่งข้อมูล.....	26
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	27
การทดสอบและทดสอบคุณภาพเครื่องมือ.....	29
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	29
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	29
4 ผลการศึกษาและผลสรุปการวิเคราะห์ข้อมูล.....	30
ข้อสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการทำแบบสัมภาษณ์.....	30
สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลของพนักงานรถพ่วง.....	55

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	63
สรุปผลการวิจัย.....	63
ข้อเสนอแนะ.....	64
แนวทางการศึกษาต่อ.....	65
บรรณานุกรม.....	66
ภาคผนวก.....	67
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	98

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2-1 ส่วนแบ่ง (Market Share) ของรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ.....	9
2-2 การขนส่งทางน้ำ ปีงบประมาณ 2543-2547.....	10
2-3 จำนวนคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง ความเสียหาย และผู้ต้องหา พ.ศ. 2544 – 2548.....	18
4-1 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของธุรกิจ.....	31
4-2 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการว่าจ้างพนักงานขับรถ.....	31
4-3 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการคำนวณรายได้.....	32
4-4 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบกับทั้งหมดจำแนกตามสวัสดิการที่จัดให้พนักงานขับรถ.....	33
4-5 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามแผนการฝึกอบรมที่มีให้กับพนักงานขับรถ.....	33
4-6 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงเวลาการขับรถของบริษัทในแต่ละวัน.....	34
4-7 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการจัดสรรให้มีผู้ช่วยคนขับ.....	35
4-8 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปริมาณงานที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน.....	35
4-9 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางการวิ่งแต่ละเที่ยวไป-กลับ.....	36
4-10 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างของขั้นตอนต่าง ๆ ในการรับสมัครพนักงานขับรถ.....	36
4-11 จำแนกตามลำดับปัญหาของพนักงานขับรถจากกลุ่มตัวอย่างที่มีผลกระทบต่อบริษัทโดยระบุเป็นคะแนนตามความเห็นของผู้ประกอบการ.....	37
4-12 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการดำเนินการแก้ไข้ปัญหาโดยการประเมินผลงานพนักงานเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ หรือผิดพลาดในงาน.....	38
4-13 จำนวนคะแนนที่ให้จากกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามแนวทางและวิธีการแก้ไขปรับปรุงปัญหาของผู้ประกอบการขนส่งตามตารางที่ 11.....	38
4-14 จำนวนคะแนนของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นต่อแนวทางการพัฒนาพนักงานขับรถพ่วงบรรทุก.....	40
4-15 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของธุรกิจที่ขับรถขนส่ง.....	41
4-16 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ.....	41

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-17 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา.....	42
4-18 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพื้นฐานการฝึกอบรมเกี่ยวกับการขับรถ.....	43
4-19 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะการว่าจ้างพนักงานขับรถ.....	43
4-20 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามหลักเกณฑ์การคำนวณรายได้.....	44
4-21 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้รวมต่อเดือน.....	45
4-22 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสวัสดิการที่จัดให้พนักงานขับรถนอกจาก รายได้.....	46
4-23 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามแผนการฝึกอบรมที่มีให้กับพนักงานขับรถ.....	47
4-24 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามจำนวนชั่วโมงการขับรถของบริษัท ในแต่ละวัน.....	48
4-25 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการจัดสรรให้มีผู้ช่วยคนขับ.....	48
4-26 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาการเจ็บป่วยเนื่องมาจากการขับรถ เป็นเวลานาน.....	49
4-27 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นต่อการยืมอาชีพพนักงานขับรถ...	49
4-28 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการประสบอุบัติเหตุเพราะรถไม่สมบูรณ์.....	50
4-29 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการจำนวนการหนี้อล้าหรือ่วงขณะ ปฏิบัติงานเพราะเร่งงานขนส่ง.....	51
4-30 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประสบการณ์รู้สึกว่สินค้ำหรือการบรรจุ อันตรายต่อการขับขึ้นบนท้องถนนแต่จำเป็นต้องเดินทางขนส่งหรือไม่.....	51
4-31 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปริมาณงานที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน.....	52
4-32 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าใช้จ่ายหลักของคนที่ขับรถในแต่ละวัน.....	53
4-33 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสัดส่วนผู้มีปัญหาเกี่ยวกับครอบครัวจากการทำงาน.....	53
4-34 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นต่อการที่อยากให้นายจ้าง หรือเจ้าของผู้ประกอบการควรรจัดสวัสดิการอะไรให้พนักงานขับรถเพิ่มจากที่ มีอยู่ในปัจจุบัน.....	54
4-35 ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา พนักงานขับรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์.....	58

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
4-36	ข้อเสนอแนะทางการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทั้งผ่านทางผู้ประกอบการ ขนส่งโดยตรง หรือจากผูปฏิบัติงานขับรถเอง.....	60

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
2-1	ระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ.....	7
2-2	รถพ่วง 18 ล้อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดยาว 40 ฟุต.....	8
2-3	ปริมาณตู้สินค้าและตู้สินค้าเปล่าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง.....	11
2-4	สัดส่วนการลงทุนจดทะเบียนบริษัทผู้ให้บริการงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย จำนวน 215 บริษัท.....	13
2-5	เปรียบเทียบจำนวนกับทุนจดทะเบียนจากภาพที่ 2-4.....	13
2-6	สัดส่วนจำนวนผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยที่ให้บริการแต่ละประเภท.....	14
2-7	Outsource Mode of Logistic Service Development Progress.....	14
2-8	สภาพขบวนรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่พบในการสำรวจบางส่วน.....	20
2-9	แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่าย Running Cost ของการขนส่ง.....	21