



บทที่ 5

บทสรุป ปัญหาและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

การขนส่งระบบตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ เป็นวิธีการที่จะจัดจำหน่ายสินค้าเป็นหน่วยในระบบการขนส่งที่สามารถจะรวมการขนส่งทั้งทางรถไฟ รถยนต์ การขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศไปจนถึงการขนส่งทางเรือ เต็มทะเล เอาไว้ด้วยกัน โดยไม่จำเป็นต้องเปิดตู้สินค้าออกและเปิดตู้สินค้าเอาสินค้าเข้าไปในตู้ใหม่ การขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ซึ่งมีตู้บรรจุสินค้านิตต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าที่แตกต่างกัน ซึ่งเป็นระบบการขนส่งที่อำนวยความสะดวก และได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างกว้างขวางทั่วโลก

สำหรับประเทศไทย เริ่มนำระบบนี้มาใช้ในปี พ.ศ. 2518 โดยการริเริ่มของบริษัท เรืออเมริกา ในระยะแรกตู้บรรจุสินค้าที่ทั้งเพื่อการขนส่งสินค้าขาออกที่เป็นการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมหรือกึ่งอุตสาหกรรมอันกำลัง เป็นธุรกิจที่เจริญก้าวหน้ามากในประเทศไทย ซึ่งมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว เพื่อนำประเทศไทยไปสู่ความเป็นนิคมอุตสาหกรรม การส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลทำให้มีการนำสินค้าเข้าและส่งออกเป็นจำนวนมากจนมีปัญหาว่าจำนวนตู้บรรจุสินค้าเพื่อบรรจุสินค้าส่งออกไม่เพียงพอได้เห็นได้จากปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออก ปีงบประมาณ 2532 มีจำนวน 904,781 T.E.U. และมีแนวโน้มว่าจะมากยิ่งขึ้นในปีต่อ ๆ ไป อย่างไรก็ตามลักษณะการทำงานของท่าเรือกรุงเทพเป็นการทำงานในลักษณะของท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปและก่อสร้างมานาน ในปัจจุบันได้ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมกับลักษณะท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์บ้างเล็กน้อย

จากการวิเคราะห์ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ของการท่าเรือ แม้ว่าจะมีกำไรจากการดำเนินงานสูงแต่มีข้อขึ้นอยู่กับการสมรรถภาพในการดำเนินงานของการท่าเรือ อย่างเดียว ยังมีปัจจัยสำคัญต่อการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ขึ้นอยู่กับสภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เป็นหลักใหญ่ถึงแม้จะมีกำไรจากการดำเนินงาน การท่าเรือ ก็มีปัญหากจากการดำเนินงาน เช่น เดียวกัน

ปัญหาต่าง ๆ ในการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ สรุปปัญหาได้

3 ประการคือ

1. ปัญหาด้านความแออัดหน้าท่า
2. ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน
3. ปัญหาด้านการเก็บอัตราค่าภาระ

ปัญหาด้านความแออัดหน้าท่า

เนื่องจากการทำงานของท่าเรือกรุงเทพ เป็นลักษณะของท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าทั่วไป เมื่อมีการปรับเปลี่ยนลักษณะการทำงาน เป็นแบบท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเจ้าของสินค้าที่หันมานิยมการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์มากขึ้น พื้นที่ของการท่าเรือฯ เป็นส่วนหนึ่งที่ก่อให้เกิดปัญหานี้ขึ้น เพราะมีการปรับปรุงเพื่อรองรับระบบตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาความแออัดหน้าท่า ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ซึ่งจะได้รับผลกระทบคือ

1. การท่าเรือแห่งประเทศไทย ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์จะสูงขึ้น และปริมาณสินค้าที่ผ่านท่าจะลดลงเป็นการชั่วคราว หรืออาจครั้งเป็นการถาวร ซึ่งมีผลกระทบต่อรายได้การดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์
2. เจ้าของเรือ การอยู่ในท่าเรือนานจนเกินไปก่อให้เกิดผลเสียต่อตัวเรือและสินค้า ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเรือจะเพิ่มสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น ซึ่งส่งผลกระทบต่อกลุ่มเจ้าของเรือ ดำเนินมาตรการการเก็บค่าแออัด (Congestion Surcharges) จากผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ เพื่อลดค่าภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ส่วนสินค้าอาจทำให้เกิดการเสื่อมสภาพได้ ถ้าเป็นสินค้าตามฤดูกาลอาจทำให้ส่งไม่ทันตามฤดูกาล
3. ผู้ส่งสินค้า สินค้าถึงมือผู้ซื้อล่าช้า สภาพสินค้าที่ส่งเสื่อมสภาพอาจทำให้เสียลูกค้า จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้าสูงขึ้น
4. ประเทศ ทำให้เศรษฐกิจและโครงการพัฒนาประเทศอาจหยุดชะงัก เนื่องจากความล่าช้าในการส่งวัตถุดิบ และค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะเพิ่มสูงขึ้น

สาเหตุของความแออัดหน้าท่าเรือ การท่าเรือฯ พยายามสรุปสาเหตุได้ดังนี้

1. เนื่องจากท่าเรือของการท่าเรือฯ เป็นการทำงานในลักษณะของท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป แล้วปรับปรุงเป็นลักษณะของท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ การปรับปรุงล่าช้าไม่ทันต่อการรองรับการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์
2. การไหลเวียนของการจราจรในการท่าเรือฯ เนื่องจากเจ้าของสินค้าขิมที่จะนำสินค้ามาบรรจุภายในท่าเรือฯ เพราะประหยัดค่าใช้จ่าย ป้องกันปัญหาเรื่องรถติดเวลาและสภาพถนนในกรุงเทพมหานคร การบรรจุสินค้าในเขตการท่าเรือฯ ก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรภายในท่าเรือฯ การจราจรติดขัด การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ด้วยความยากลำบาก เสียเวลาในการเคลื่อนย้ายอย่างมาก
3. สภาพเครื่องทุ้มแรงในการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ เครื่องทุ้มแรงของการท่าเรือฯ มีสภาพชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาที่ดี มีจำนวนไม่เพียงพอทำให้ต้องใช้งานหนัก ไม่มีเวลาในการซ่อมบำรุงรักษา เมื่อถึงกำหนดเวลาที่ต้องซ่อมบำรุงรักษา ทำให้ชำรุดทรุดโทรมและเสียหายจากการใช้งานอย่างหนัก เป็นผลให้การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ล่าช้าตามไปด้วย

ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน

ปัญหาด้านการปฏิบัติงานนี้ เป็นปัญหาของการท่าเรือฯ ครอบคลุมทั้งหมด ซึ่งสรุปปัญหาได้เป็น 2 องค์ประกอบคือ

1. องค์ประกอบภายนอก เนื่องจากการท่าเรือฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ การดำเนินงานจึงต้องปฏิบัติตามกฎต้องตามสถานะภาพของการเป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยงานราชการหลายหน่วย เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมบัญชีกลาง สำนักงานงบประมาณและสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน เป็นต้น การควบคุมจากหลายหน่วยงานเช่นนี้อาจทำให้การปฏิบัติงานของการท่าเรือฯ ไม่คล่องตัวเท่าที่ควร และอยู่นอกเหนือการควบคุม

2. องค์ประกอบภายใน ส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาที่บุคลากรของการท่าเรือ เนื่องจากบุคลากรที่ปฏิบัติงาน เกี่ยวกับการ เคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์มีรายได้ประจำต่ำ เพราะบุคลากรเหล่านี้มีคุณวุฒิด้านการศึกษาไม่สูงนักทำให้มีการหาวิธีการเพิ่มรายได้ให้ตนเอง โดยปฏิบัติงานให้ การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ล่าช้า หรือติดขัด หรือทำให้เครื่องมือทุ่นแรงเสียหายโดยความตั้งใจ เนื่องจากบริษัท เรือมีค่าใช้จ่ายการดำเนินงาน เกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์สูง ทำให้บริษัทเรือต้องรับ ทางการเงินถ่ายตู้คอนเทนเนอร์อย่างเร่งด่วน เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การลดต้นทุนก็คือการจ่าย ค่าจ้างพิเศษหรืออัตราได้โตะนั้นเอง

ปัญหาด้านการเก็บอัตราค่าภาระ

อัตราค่าภาระที่การท่าเรือ ใช้อยู่ในปัจจุบัน เป็นอัตราค่าภาระที่ยุ่งยากและเก็บ หลายพิภคอัตราสำหรับสินค้าชนิดเดียวกัน วิธีคิดค่าภาระมีหลายวิธีแล้วนำมา เปรียบ เทียบกัน ว่าวิธีไหนจะให้ค่าภาระในอัตราที่สูงกว่าก็จะ เรียก เก็บค่าภาระในอัตราที่สูงนั้น เช่น การคิด ค่าภาระสินค้าชนิดเดียวกัน เป็นปริมาณน้ำหนักของสินค้าหรือคิดค่าภาระ เป็นปริมาตรของสินค้า เป็นต้น การท่าเรือ ต้องเสียเวลาในการคำนวณค่าภาระ เหล่านี้และ เพื่อป้องกันการผิดพลาด ที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้ต้องเพิ่มจำนวนบุคลากรในการตรวจสอบค่าภาระที่คำนวณไว้ ก่อนการ เรียกเก็บ เงินและตรวจสอบค่าภาระที่ เรียก เก็บเงินแล้วอีกครั้ง วิธีการที่ปฏิบัตินี้ถึงแม้ว่าจะทำให้ การ เก็บอัตราค่าภาระผิดพลาดน้อยลงแต่ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ก็สูงมากด้วย จากการเพิ่มบุคลากร จำนวนมาก

นอกจากการคำนวณอัตราค่าภาระที่ยุ่งยากแล้ว รายละเอียดอัตราค่าภาระมีมากเกินไป ทำให้อัตราค่าภาระบางตัวซ้ำซ้อนกัน ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ

ข้อเสนอแนะ

1. ควรเร่งให้มีการปรับปรุงและขยายพื้นที่ในการ เก็บรักษาตู้คอนเทนเนอร์ ขยาย พื้นที่ลานวางตู้สินค้าโดยเร่งด่วน จากลักษณะพื้นที่โดยรอบที่ เกือบเมืองและชุมชนไม่สามารถขยาย พื้นที่ได้อีก การใช้พื้นที่ที่จำกัดทำให้เกิดประโยชน์มากที่สุด จึงควรมีการวางแผนการก่อสร้างสถานที่ เพิ่มขึ้นโดยเร่งด่วน และกำหนดแผนผังการก่อสร้างสถานที่ให้ การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ เลื่อนไหลไปโดยไม่ได้ติดขัดหรือติดขัดน้อยที่สุด

2. จัดระบบการจราจรภายในท่าเรือ โดยการจัดระบบเดินรถทางเดียวและ แยก เส้นทาง การเคลื่อนย้ายระบบตู้คอนเทนเนอร์กับ เส้นทาง การเดินรถประเภทอื่นออกจากกัน ทำการประชาสัมพันธ์ให้มีการจัดตั้งสถานีบรรจุสินค้านอกเขตการท่าเรือ โดยอยู่ในบริเวณใกล้เคียง

เคียงการทำเรือฯ และอยู่ในที่ซึ่งการจราจรจากท่าเรือมายังที่นั่นไม่ติดขัด ซึ่งการลงทุนสถานีบรรจุสินค้าขนาด 25 ไร่ จะใช้เงินลงทุนรวมอุปกรณ์ 120 ล้านบาท จากสถิติของการทำเรือฯ คาดว่าในปี พ.ศ. 2533 มีจำนวนตู้สินค้า 960,000 ตู้ สถานีบรรจุสินค้ามีส่วนแบ่งร้อยละ 5 หรือประมาณ 48,000 ตู้ต่อปี รายได้ต่อตู้ 712.50 บาท คิดเป็นเงิน 34,200,000 บาท จากการลงทุน 120 ล้านบาท ก็จะได้รับคืนทุนภายในระยะเวลาประมาณไม่เกิน 3.5 ปี

3. จัดให้มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันรักษาอุปกรณ์ เครื่องมือทุ่นแรง มีการฝึกอบรมบุคลากรให้มีความชำนาญในการซ่อมบำรุง เนื่องจากเครื่องมือทุ่นแรงไม่เพียงพอ ทำให้ต้องจ้างงานหนัก และไม่สามารถซ่อมแซมบำรุงรักษาได้ตามกำหนด ดังนั้นการทำเรือฯ ควรจัดซื้ออุปกรณ์ เครื่องมือทุ่นแรงโดยเร่งด่วน เพื่อให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน และสามารถหมุนเวียนในการซ่อมบำรุง เพื่อป้องกันรักษาอุปกรณ์ เมื่อถึงกำหนดเวลาที่ซ่อมบำรุง ทำให้เครื่องมือทุ่นแรงมีอายุการใช้งานได้เป็นระยะเวลาเพิ่มขึ้น และยังประหยัดค่าอะไหล่ในการซ่อมแซมได้อีกด้วย

4. ใช้ระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการระบายตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อสินค้าบรรจุเข้าตู้ เรียบร้อยแล้ว ตู้จะถูกนำผ่านประตูสถานีขนส่งตู้สินค้า เจ้าหน้าที่ประตูจะส่งข้อมูลเข้าห้องศูนย์ควบคุม (Control Center) เมื่อเจ้าหน้าที่ในห้องศูนย์ควบคุม (Control Center) ได้ข้อมูลแล้วโดยการรับข้อมูลจาก Terminal ของ Computer จะทำการจัดพื้นที่จาก Terminal แล้วแจ้งลงยังเจ้าหน้าที่ลานจอดรถที่จัดการนำรถเข้าด้วยตู้สินค้าลงวางที่ลานจอดตามหมายเลขที่ได้จัดไว้ใน Computer รถที่รออยู่จะนำตู้เข้าไปถ่ายให้รถลากนำตู้เคลื่อนย้ายเข้าช่องที่กำหนด ทั้งหมดใช้เวลาต่อเนื่องกันไม่เกิน 5 นาที รถที่นำตู้สินค้ามาจะได้เอกสารรับเข้าสถานีขนส่งและกลับออกไปบรรจุจะเข้ารอเรียกและโดยคำสั่งจากศูนย์ควบคุมสามารถรับตู้เปล่าออกไปโดยไม่เสียเวลาเช่นกัน

5. การทำเรือฯ ควรปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าภาระใหม่ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและใกล้เคียงความจริงโดยเปลี่ยนวิธีการเก็บค่าภาระจากการคิดเป็นปริมาตรหรือน้ำหนักมาเป็นการเก็บค่าภาระเป็นรายตู้ โดยไม่คำนึงถึงปริมาตรหรือน้ำหนักและยังสามารถลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรได้อีก เพราะวิธีการคำนวณไม่ยุ่งยากไม่จำเป็นต้องตรวจสอบความถูกต้องในการคำนวณอัตราค่าภาระอีก เรื่องนี้การทำเรือฯ ได้ตระหนักถึงปัญหานี้เช่นกันได้มีการส่งการให้ศึกษาอัตราค่าภาระใหม่ เพื่อเลือกวิธีที่เหมาะสมและก่อให้เกิดความ เป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ

¹ จากงานวิจัยของวันเพ็ญ กฤตผล จินตนา บุญงการ และตฤชา คุณพิทักษ์กิจ, เรื่องการวิเคราะห์ต้นทุนการให้ตู้บรรจุสินค้าเพื่อการตั้งราคาสำหรับกิจการเดินเรือสินค้า, คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531, หน้า 58.

จากการวิเคราะห์ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ต่อ T.E.U ในบทที่ 3 เป็นการวิเคราะห์ต้นทุนต่อ T.E.U ที่มีค่าใกล้เคียงกับค่าที่จ่ายจากการลงทุนในโครงการต่าง ๆ ของการทำเรือ ต้นทุนที่ได้ถือเป็นตัวเบี่ยงเบน ดังนั้นต้นทุนต่อ T.E.U แสดงดังนี้

	ปีงบประมาณ 2531 (บาท)	ปีงบประมาณ 2532 (บาท)
ต้นทุนค่าเบี่ยงงานทั้งสิ้น		
ส่วนปฏิบัติงาน		
(ตารางที่ 3.53 หน้า 3-88)	481,729,379	426,222,557
ส่วนธุรการ		
(ตารางที่ 3.53 หน้า 3-88)	7,395,483	8,298,725
ค่าใช้จ่ายค่าเบี่ยงงานส่วนกลาง		
(ตารางที่ 3.53 หน้า 3-88)	<u>374,798,333</u>	<u>425,448,718</u>
รวมต้นทุนค่าเบี่ยงงานทั้งสิ้น	<u>863,923,195</u>	<u>859,970,000</u>
หาร ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์		
เข้า-ออก ตลอดปี (ภาคผนวกฎ)	<u>752,703 T.E.U.</u>	<u>904,781 T.E.U</u>
ต้นทุนค่าเบี่ยงงานต่อ T.E.U	<u>1,148</u>	<u>950</u>

จากต้นทุนต่อ T.E.U ที่คำนวณได้ข้างต้น ผลจะเห็นแนวทางให้การทำเรือฯ วิเคราะห์อัตราค่าภาระที่จะกำหนดขึ้นใหม่ เป็นค่าภาระต่อตู้ รวมถึงการกำหนดอัตราค่าภาระต่อตู้ไม่ให้สูงเกินไป แต่ก็ต้องมีรายได้คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่เสียไปด้วย เพราะการดำเนินการธุรกิจย่อมต้องมีผลตอบแทนจากการลงทุนบ้างพอสมควร

การขนส่งระบอบตู้คอนเทนเนอร์ในปัจจุบัน เห็นว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอด และได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการอย่างมาก ทำให้มีการทำวิจัยทางด้านการศึกษาเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ จากอาจารย์หลายสถาบัน ดังนั้น เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจปรับปรุงและขยายการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทฯ พบว่าขณะนี้จึงได้ศึกษาทางด้านต้นทุนและรายได้จากการดำเนินงานการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อหาที่เป็นแนวทางอีกทางหนึ่งด้วย

สมรรถภาพในการดำเนินงานทางด้านการเงิน

การพิจารณาสมรรถภาพในการดำเนินงานทางด้านการเงินของบริษัทฯ พบว่าในปีที่พิจารณาเฉพาะปีงบประมาณ 2531 และ 2532 ทั้งปีงบประมาณที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูง

จากการพิจารณาถึงผลการดำเนินงานในระยะ 2 ปีที่ผ่านมา นั้น ปรากฏว่า การดำเนินงาน การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ประสบผลกำไร ในจำนวนค่อนข้างสูงถึงปีละประมาณ 1 พันล้านบาท (กำไรผันแปร) สาเหตุสำคัญที่การทำเรือ ได้รับผลกำไรสูง เป็นผลจากประสิทธิภาพการดำเนินงานของการทำเรือ และผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงและการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล จากการวิเคราะห์ปัญหาข้างต้นจะเห็นว่า การทำเรือ น่าจะมีกำไรเพิ่มสูงกว่าถ้าการปรับปรุงการดำเนินงานให้รวดเร็วและลดขั้นตอนการปฏิบัติงานบางอย่างได้

ข้อเสนอแนะ

การทำเรือ ได้ให้บริการการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นที่นิยมต่อผู้ใช้บริการอย่างมากถึงแม้การดำเนินงานของการทำเรือ จะขึ้นอยู่กับสภาพทางเศรษฐกิจ เป็นประการสำคัญ และการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นการวิเคราะห์ช่วงที่เศรษฐกิจมีการขยายตัวอย่างมาก ทำให้ผลกำไรจากการดำเนินงานสูง แต่อย่างไรก็ตามแนวโน้มความนิยมใช้บริการ การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์มีสูงขึ้นเรื่อย ๆ ย่อมมีผลต่อการดำเนินงานของการทำเรือ เช่นกัน เพื่อที่จะเพิ่มรายได้ของการทำเรือให้สูงขึ้น ถึงแม้การดำเนินงานของการทำเรือ จะขึ้นกับสภาวะทางเศรษฐกิจแต่การดำเนินงานของการทำเรือ มีชื่อว่าไม่มีประสิทธิภาพ แต่เพื่อจะช่วยให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะที่คิดว่าน่าจะ เป็นประโยชน์ต่อการทำเรือ ได้บ้าง ดังนี้คือ

1. ปรับปรุงการซ่อมแซมเครื่องมือทุ่นแรง ในปัจจุบัน เครื่องทุ่นแรงสำหรับปฏิบัติงานเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ของการทำเรือ มีจำนวน 202 คัน อยู่ในสภาพที่เก่าทรุดโทรมจากการใช้งานหนักตลอดเวลา ไม่ได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ความปกติ เครื่องมือทุ่นแรงเสียประจำ การซ่อมแซมล่าช้าและคุณภาพการซ่อมไม่ดีเท่าที่ควรที่กล ข้อเสนอแนะ เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหานี้คือ

1.1 จัดหลักสูตรอบรมการซ่อมบำรุงรักษา เครื่องมือทุ่นแรงขึ้นพื้นฐานสำหรับพนักงานประจำ เครื่องมือทุ่นแรง การบำรุงรักษา เครื่องมือทุ่นแรงไม่ให้หน้าหน้าที่ของพนักงานประจำ เครื่องมือทุ่นแรงแต่การให้พนักงานแต่ละคนได้ เรียนรู้ถึงลักษณะการปฏิบัติงานที่ถูกริธี เรียนรู้โครงสร้างที่สำคัญของ เครื่องมือทุ่นแรงสามารถนำไปใช้งานอย่างถูกต้องย่อมทำให้ เครื่องมือทุ่นแรงชนิดนั้นมีอายุการใช้งานยาวนานยิ่งขึ้น ไม่เกิดความเสียหายประจำ

1.2 จัดซื้อ เครื่องมือทุ่นแรงมาสำรองเพิ่มเติม เพื่อให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงานจำหน่าย เครื่องมือทุ่นแรงที่เก่าทรุดโทรมซ่อมแซมไม่คุ้มกับการปฏิบัติงาน และ เร่ง

ซ่อมแซม เครื่องมือทุ่นแรงให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะทำงานได้ตลอดเวลา

1.3 จัดให้พนักงานซ่อมแซมบำรุงรักษา เครื่องมือทุ่นแรง ศึกษาโครงสร้างของ เครื่องมือทุ่นแรงทุกชนิดอย่างละเอียด โดยนายช่างของบริษัทที่ขาย เครื่องมือทุ่นแรงให้กับการทำ เรือฯ การอบรมนี้ให้ถือ เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาซื้อ เครื่องมือทุ่นแรง

1.4 จัดหน่วยเคลื่อนที่เร็ว กรณีที่ เครื่องมือทุ่นแรง เสียหายระหว่างการปฏิบัติงานที่เร่งด่วน การทำ เรือฯ จะส่งหน่วยเคลื่อนที่เร็ว ทำการปฏิบัติงานซ่อมแซมทันทีที่ได้รับรายงาน วิธีนี้สามารถซ่อมแซม เครื่องมือทุ่นแรงได้รวดเร็ว ไม่ทำให้การปฏิบัติงานติดขัด เป็นเวลานาน ความแออัดหน้าท่าสามารถผ่อนคลายได้รวดเร็ว

1.5 เปลี่ยนแปลงวิธีการจัดซื้ออะไหล่ซ่อม เครื่องมือทุ่นแรง ไม่ควรผูกขาดการซื้ออะไหล่กับบริษัทเดียว ควรมีการทำสัญญาซื้ออะไหล่กับหลาย ๆ บริษัท เป็นการป้องกันการผูกขาด อะไหล่ที่ซื้อจากหลายบริษัทย่อมมีคุณภาพดีกว่า เพราะทุกบริษัทหวังว่าที่จะได้ต่อสัญญาขายอะไหล่กับการทำ เรือฯ อีก

2. การแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง ในการแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงของการทำ เรือฯ ควรแต่งตั้งผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ เกี่ยวกับทำ เรืออย่างแท้จริงและควรจะมีตำแหน่งงานพอสมควรที่จะเผื่อให้การค้า เนิบงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การแต่งตั้งไม่ควรคำนึงถึงพรรคพวกมากเกินไป เพราะสิ่งเหล่านี้ไม่ก่อผลดีกับการพัฒนาการทำ เรือฯ ให้มีประสิทธิภาพตามเป้าหมายที่ต้องการ

3. ปรับปรุงการค้า เนิบงาน เกี่ยวกับการควบคุมต้นทุน เบเนอริ์ การทำ เรือฯ ควรนำระบบคอมพิวเตอร์มาควบคุมการค้า เนิบงานการ เคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ระบบคอมพิวเตอร์ช่วยในการจัดระบบจราจร การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ก็อาจมีประสิทธิภาพสามารถคำนวณได้ว่ามีตู้คอนเทนเนอร์อยู่จำนวนเท่าไร อยู่ตำแหน่งไหน เก็บค่าบรรจุสินค้าหรือตู้เปล่า คังได้ถึอธิบายไว้ในตอนต้นของบทนี้