

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญและใช้มากที่สุด เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ โดยกระบวนการทำงานในด้านนี้จะส่งผลโดยตรงต่อต้นทุน โลจิสติกส์ และประสิทธิภาพในการตอบสนองลูกค้าทั้งในด้านของเวลาในการดำเนินการ และคุณภาพมาตรฐาน เพื่อเป็นไปตามที่ลูกค้าต้องการ โดยรูปแบบการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่ในปัจจุบันเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box) โดยต้องนำสินค้าที่จะทำการขนส่งมาบรรจุใส่ในตู้ (Stuffing) และทำการขนย้ายตู้ขึ้นไว้บนเรือ Container Ship ถูกออกแบบมาเป็นพิเศษ สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ท่าเรือจะต้องมีการออกแบบ ที่เรียกว่า Terminal Design เพื่อมารองรับเรือประเภทนี้ ให้มีความเหมาะสมทั้งในเชิงวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ เชื้อเพลิง คลื่น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

ในอดีตอุตสาหกรรมการขนส่งตู้สินค้าทางทะเล ประกอบด้วยผู้ให้บริการขนส่งสินค้าที่มีความโดดเด่นในแต่ละด้านแตกต่างกันไป เช่น ผู้ให้บริการบางรายมุ่งเน้นการให้บริการในอัตราที่ถูก ขณะที่บางรายเป็นที่รู้จักในด้านของความน่าเชื่อถือ มีการบริการที่มีคุณภาพและตรงเวลาในการบริการลูกค้า เพื่อรองรับลูกค้าที่ต้องการคุณภาพการบริการระดับพรีเมียม

เมื่อพิจารณาอุตสาหกรรมในปัจจุบัน พบว่าอุตสาหกรรมมีระดับการให้บริการที่ลดลง แม้ว่าจะมีผู้ส่งสินค้าที่ต้องการการบริการที่น่าเชื่อถือ มีคุณภาพและตรงต่อเวลา แต่โดยรวมของอุตสาหกรรมก็เป็นเรื่องยากที่ผู้ให้บริการจะสามารถมอบบริการพิเศษระดับนั้นได้ ผลที่ตามมาคือ แนวโน้มของอุตสาหกรรมกำลังพัฒนาตัวเองในทิศทางที่การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลกำลังกลายเป็นสินค้าเหมือนกับสินค้าโภคภัณฑ์ และรูปแบบการบริการของสายการบินเรือแต่ละรายมีความคล้ายคลึงกันจะแทบมองไม่เห็นความแตกต่าง เมื่อเป็นเช่นนี้แล้ว ผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลแต่ละรายจะสร้างความโดดเด่นที่แตกต่างให้กับตัวเองได้อย่างไร ในช่วงสามสี่ปีที่ผ่านมา ขณะที่สายการบินเรือแต่ละรายต่างมุ่งแข่งขันเพื่อลดต้นทุนในด้านต่างๆ สายการบินเรือที่ให้ความสำคัญในการบริการที่ตอบโจทย์ลูกค้า คือผู้ที่มีแนวโน้มที่จะเป็นผู้ชนะ และสามารถสร้างเอกลักษณ์ให้กับตัวเองในระยะยาว

ปัจจุบันปริมาณการนำเข้าและส่งออกของสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่บรรจุสินค้าโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์เป็นหลัก และการขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ ได้เข้ามามีบทบาทสำคัญมากต่อการ

ขนส่งหลายรูปแบบตั้งแต่สองระบบขึ้นไป บริษัทสายการเดินเรือและลานตู้คอนเทนเนอร์จึงได้พยายามที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการหมุนเวียนของตู้คอนเทนเนอร์จากทั่วโลก เพื่อรองรับปริมาณการนำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการลานตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้ในประเทศ จากตารางที่ 1.1 พบว่า ประเทศไทยมีสินค้านำเข้าและส่งออกโดยระบบคอนเทนเนอร์ทางทะเลที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ปี 2558 มีจำนวนทั้งสิ้น 6,821,366 TEU และมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ย เพิ่มขึ้น 6 % เมื่อเทียบกับปี 2558 และเพิ่มขึ้น 7 % เมื่อเทียบกับปี 2559

ลานตู้คอนเทนเนอร์ หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Inland Container Depot (ICD) เป็นสถานที่ที่เป็นตัวกลาง ในการกระจายตู้คอนเทนเนอร์จากท่าเรือแหลมฉบังมายังลาดกระบัง โดยการขนส่งทางรถไฟและทางรถยนต์ ซึ่งปัจจุบัน ใน ICD มีการบริการที่มีความหลากหลาย ทั้งทางด้าน Import และ Export ทั้งตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นตู้หนักและตู้เปล่า ซึ่งการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจะมีปัญหาหลายอย่างก่อนการปล่อยให้กับลูกค้า

ปัจจุบันธุรกิจนี้เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่าของบริษัทรถฉีกศึกษา จะทำให้ข้อมูลเกิดประโยชน์ และสามารถนำมาใช้เพื่อพัฒนาในการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ซึ่งปัจจัยที่ก่อให้เกิดผลของปัญหา คือ Demand และ Supply ไม่ตรงกับประเภทตู้ เนื่องจากในลานตู้คอนเทนเนอร์มีประเภทของตู้ที่หลากหลาย ซึ่งแบ่งจากสินค้าที่จะทำการบรรจุ และอีกปัญหา คือ การจัดการปล่อยตู้ไม่เป็นไปตามระบบ FIFO และมีการวางปะปนเดือน, ลูกค้ำ และเกรดตู้ ทำให้เกิดผลกระทบกับลูกค้ำที่จะต้องจ่ายค่า Storage ให้กับทางลาน ซึ่งทำให้ลูกค้ำเกิดความไม่พึงพอใจ

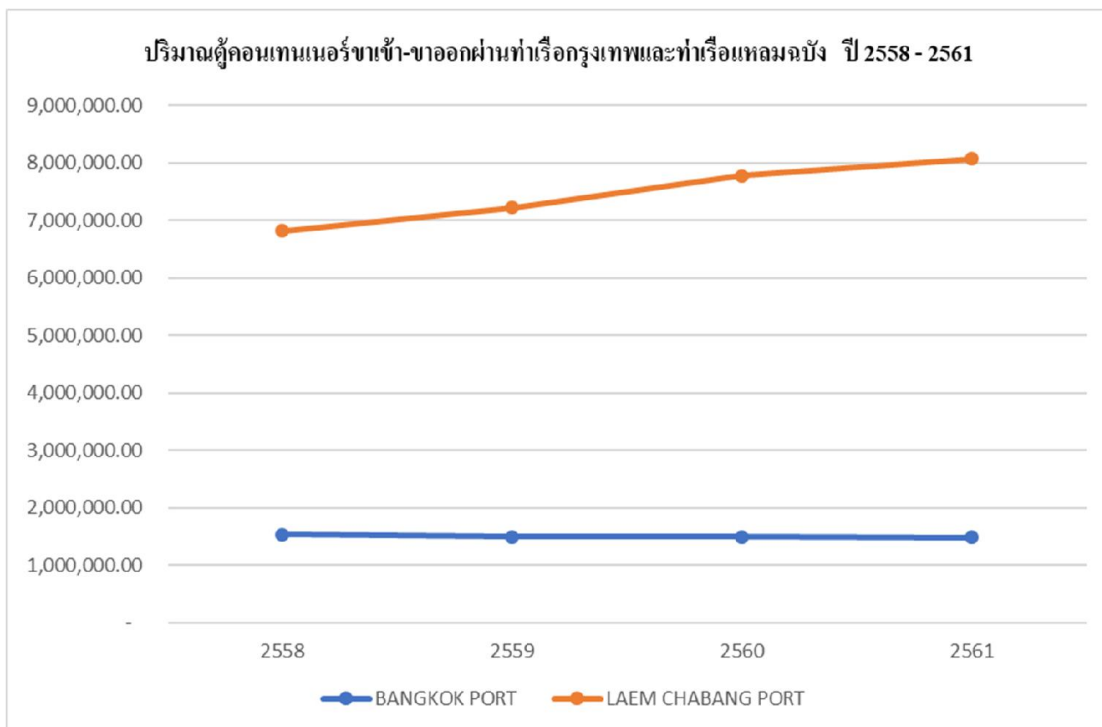
ลานตู้คอนเทนเนอร์รถฉีกศึกษา เป็นลานจัดการสินค้าตู้คอนเทนเนอร์แบบหนึ่ง เพื่อรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ปีละประมาณ 400,000 – 600,000 TEU ทั้งนี้ตู้คอนเทนเนอร์ที่ผ่านมายังลานตู้คอนเทนเนอร์แห่งนี้เกือบทั้งหมด มีจุดต้นทางและปลายทางอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง จากกราฟที่ 1.1 พบว่า ประมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้าและขาออกท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ปี 2558-2561 มีแนวโน้มลดลงในปี 2559-2561 โดยต่างกับการเปลี่ยนแปลงตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น

ปัจจุบันลานตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัทรถฉีกศึกษา มีความสามารถในการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ได้ทั้งหมด 9,900 TEU โดยแยกเป็นตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจำนวน 5,800 TEU และตู้หนัก 4,100 TEU ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพความสามารถในการจัดการและรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของลานตู้คอนเทนเนอร์แห่งนี้จึงมีบทบาทสำคัญต่อการสนับสนุนการพัฒนาและการเติบโตของท่าเรือแหลมฉบัง และการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเป็นอย่างยิ่ง ผู้ศึกษาจะทำการศึกษากิจการตู้คอนเทนเนอร์โดยหลักการ FIFO (First In First Out) เพื่อทำการปรับปรุง ลดข้อผิดพลาดและปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น เพื่อประโยชน์ในขั้นตอนการดำเนินงาน ลดระยะเวลา และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ทันที

ตารางที่ 1.1 ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า-ขาออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปี พ.ศ. 2558-2561

หน่วย: ทีอียู

| เดือน | ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า-ขาออก | | | | อัตราการเปลี่ยนแปลง | | |
|------------|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|-----------|-----------|
| | 2558 | 2559 | 2560 | 2561 | 2559 | 2560 | 2561 |
| มกราคม | 493,304 | 528,427 | 574,513 | 621,012 | 7% | 8% | 7% |
| กุมภาพันธ์ | 526,754 | 534,925 | 604,743 | 616,446 | 2% | 12% | 2% |
| มีนาคม | 599,513 | 628,090 | 673,921 | 710,670 | 5% | 7% | 5% |
| เมษายน | 552,688 | 561,270 | 602,080 | 644,826 | 2% | 7% | 7% |
| พฤษภาคม | 605,711 | 625,379 | 662,616 | 691,642 | 3% | 6% | 4% |
| มิถุนายน | 592,222 | 599,219 | 643,482 | 661,616 | 1% | 7% | 3% |
| กรกฎาคม | 566,085 | 599,153 | 676,500 | 707,940 | 6% | 11% | 4% |
| สิงหาคม | 561,057 | 626,304 | 657,137 | 669,987 | 10% | 5% | 2% |
| กันยายน | 574,183 | 608,112 | 665,734 | 667,969 | 6% | 9% | 0% |
| ตุลาคม | 581,351 | 655,681 | 682,613 | 707,752 | 11% | 4% | 4% |
| พฤศจิกายน | 587,019 | 627,581 | 665,928 | 662,571 | 6% | 6% | -1% |
| ธันวาคม | 581,449 | 633,292 | 675,232 | 712,162 | 8% | 6% | 5% |
| รวม | 6,821,336 | 7,227,433 | 7,784,488 | 8,074,591 | 6% | 7% | 4% |



ภาพประกอบที่ 1.1 ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขาเข้า-ขาออกผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ปี พ.ศ. 2558 – 2561

ซึ่งเหตุผลจากการลดลงของจำนวนการปล่อยตู้เปล่าคอนเทนเนอร์นั้นมีผลมาจากแต่ปี 2555 เป็นต้นมา เศรษฐกิจไทยไม่เคยขยายตัวได้ถึงร้อยละ 4 สาเหตุสำคัญมาจากตัวขับเคลื่อนหลักของไทย นั่นคือ การส่งออกสินค้าที่เผชิญปัญหาเชิงโครงสร้างทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกประเทศ แม้ว่าในระยะหลังเศรษฐกิจไทยเริ่มกลับมาขยายตัวดีขึ้นเป็นลำดับ และคาดว่าปี 2561 จะขยายตัวได้สูงกว่าร้อยละ 4 แต่ผลกระทบของสงครามทางการค้า (Trade War) ระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ซึ่งคาดว่าจะเริ่มเห็นผลชัดเจนขึ้นในปี 2562 ยังเป็นปัจจัยสำคัญที่กดดันภาคการส่งออกของไทย อย่างไรก็ตาม การใช้จ่ายภายในประเทศที่ยังขยายตัวได้ดี ทั้งการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน คาดว่าจะมีส่วนสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจไทยในปี 2562 ขยายตัวได้ที่ร้อยละ 4 ซึ่งแม้จะเป็นอัตราที่ชะลอลงจากปีก่อน แต่ถือว่ายังอยู่ในเกณฑ์ที่เติบโตดี และใกล้เคียงกับระดับศักยภาพของเศรษฐกิจไทย

การส่งออกสินค้าเป็นหลักของเศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากสงครามทางการค้าชัดเจนขึ้น สงครามการค้าระหว่างสหรัฐ และจีนจะยืดเยื้อและส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลกชัดเจนยิ่งขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของทั้งภาครัฐกิจและภาคเอกชน โดยเฉพาะนักลงทุนที่อาจตัดสินใจเลื่อนการลงทุนออกไป อย่างไรก็ตาม ในด้านการส่งออกสินค้า ประเทศไทยอาจได้รับผลดีบ้างจากการย้ายฐานการผลิตหรือการโยกคำ

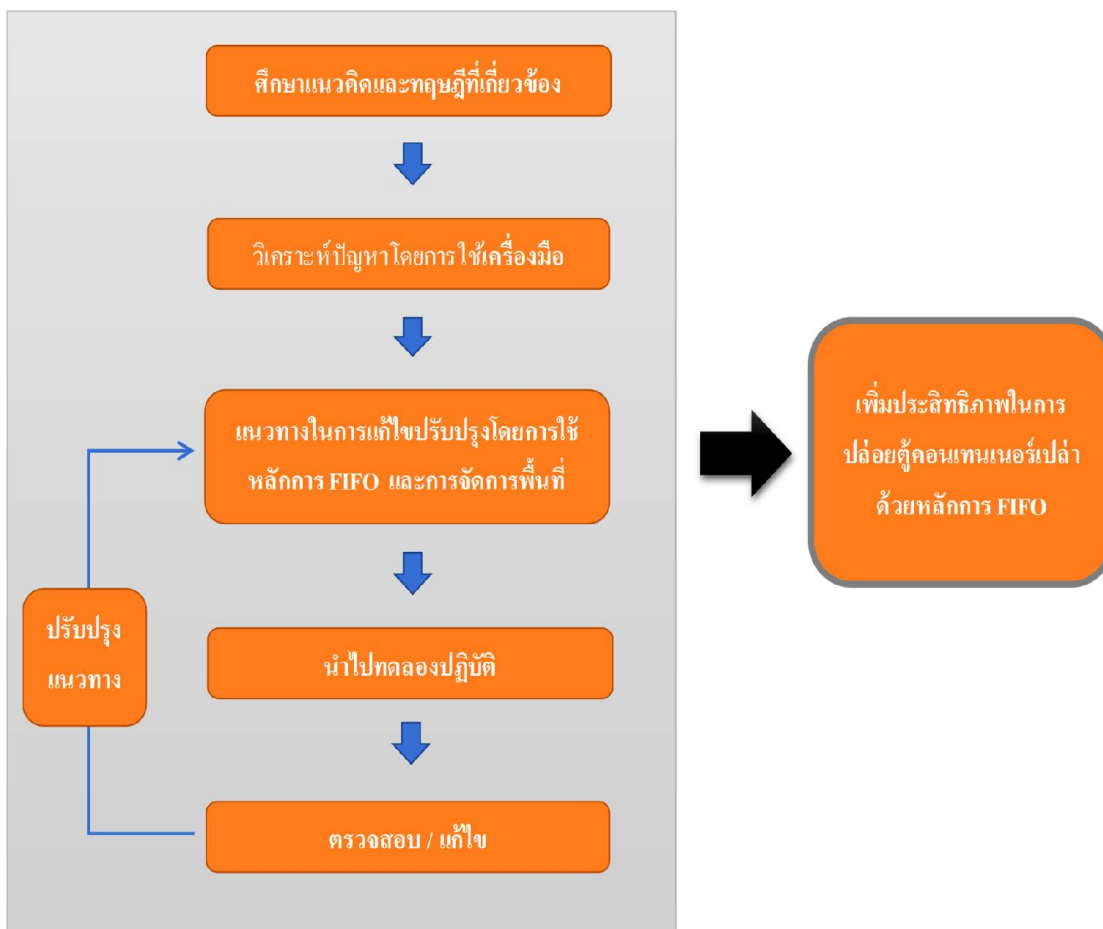
ตั้งชื่อในบางประเภทสินค้าจากจีนมาไทย แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยการชะลอตัวของปริมาณการค้าโลกโดยรวม ดังนั้น ด้วยโครงสร้างเศรษฐกิจไทยที่ยังคงพึ่งพาภาคต่างประเทศสูง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่เศรษฐกิจไทยในปี 2562 นี้จะมีแนวโน้มขยายตัวชะลอกลงตามไปด้วย

การศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า จะจัดข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ การวางแผนและการทดลองในการปรับปรุงเปลี่ยนวิธีการปล่อยตู้เพื่อให้เกิดประโยชน์และสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของบริษัท และสามารถให้บริการลูกค้าอย่างมีคุณภาพ ตรงตามความต้องการของลูกค้า

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาการจัดการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์ในลานวางตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัทกรณีศึกษา
2. เพื่อศึกษาระบบและวิธีการในการใช้พื้นที่ในการจัดเก็บให้เกิดประโยชน์ตามหลัก FIFO
3. เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงแผนผังของลานวางตู้คอนเทนเนอร์ให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น

1.3 กรอบทฤษฎีหรือกรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพประกอบที่ 1.2 กรอบแนวคิด

1.4 คำถามในการวิจัย / สมมุติฐานการวิจัย

1.4.1 คำถามของการศึกษา

1.) ปัจจัยใดมีความสัมพันธ์ต่อการหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ในลานวางตู้คอนเทนเนอร์

2.) พนักงานมีความเข้าใจในหลักการของการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์อย่างไร

3.) การปรับปรุงแผนผังของลานตู้คอนเทนเนอร์ จะทำให้ประสิทธิภาพการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพิ่มขึ้นหรือไม่

1.4.2 สมมุติฐานการวิจัย

การศึกษาเรื่อง การวางแผนการจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า มีสมมุติฐานมีการศึกษาดังนี้

สมมุติฐาน: เมื่อนำหลักการ FIFO มาใช้ และวางแผนลานตู้คอนเทนเนอร์ใหม่ จะทำให้ประสิทธิภาพในการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพิ่มขึ้น และลดขั้นตอนในการรื้อและย้ายตู้ รวมถึงการลดข้อผิดพลาดในการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์เปล่า

1.5 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่อง การวางแผนการจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเน้นการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์ด้วยหลักการ FIFO ซึ่งสามารถอธิบายขอบเขตด้านเนื้อหาของ การวิจัย ดังนี้ โดยการเก็บข้อมูลก่อนและหลังปรับปรุง เพื่อนำมาเปรียบเทียบประสิทธิภาพการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์ด้วยหลักการ FIFO รวมถึงคุณภาพและเวลาในการปล่อยตู้เปล่า

1.5.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตพื้นที่ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการดำเนินงานของ ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัททรนัศศึกษา

1.5.3 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.) ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ผู้ให้ข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ สามารถอธิบายได้ ดังนี้ การกำหนดประชากร ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ จำนวนผู้สัมภาษณ์

2.) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ พนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดวางตู้คอนเทนเนอร์ จำนวน 21 คน ซึ่งมีหน้าที่ในการจัดเก็บและยกตู้เพื่อปล่อยให้กับลูกค้า โดยการปล่อยตู้ต้องคัดเลือกรายชื่อจากจำนวนวันของตู้ที่เข้ามาวางพักในลานตู้คอนเทนเนอร์ก่อน

1.5.4 ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยดำเนินการศึกษา ตั้งแต่ เดือน มกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2562

1.6 การวัดผลการวิจัย

โดยการนำหลักการ FIFO มาปรับปรุงเพื่อลดปริมาณของผู้คอนเทนเนอร์ที่มีการจัดเก็บไว้เป็นเวลานาน โดยมีเกณฑ์การวัดผลของทางสายเรือ เพื่อวัดผลการปรับปรุงประสิทธิภาพการปล่อยผู้คอนเทนเนอร์เปล่า ดังแสดงในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 เกณฑ์การวัดผลของสายเรือ A ที่ทางสายเรือตั้งเป้าหมายเพื่อวัดประสิทธิภาพการทำงานของในลานกรณีศึกษา

| เกณฑ์การวัดผล | วัตถุประสงค์ | เป้าหมาย |
|---------------------|---|----------|
| Longstanding (FIFO) | เพื่อจัดการการหมุนเวียนของผู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ปล่อยให้ถูกค้างภายในลาน (การปล่อยผู้คอนเทนเนอร์ที่มีการจัดเก็บเป็นเวลานาน เพื่อลดจำนวนลง) | 2% |

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ประโยชน์ทางด้านวิชาการ เพื่อนำระบบ FIFO มาพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพในการจัดการผู้คอนเทนเนอร์ให้มีคุณภาพและรวดเร็วแก่ลูกค้า และเหมาะสมต่อองค์กร

2. ประโยชน์ทางด้านวิชาชีพหรือการนำไปปฏิบัติ สามารถนำผลการศึกษามาใช้เป็นแนวทางในการออกแบบแผนผังลานใหม่ เพื่อปรับแผนการปฏิบัติงานในการวางผู้คอนเทนเนอร์ และปรับเส้นทางเดินรถในการเข้ารับผู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการให้บริการลานผู้คอนเทนเนอร์

1.8 นิยามศัพท์

ผู้คอนเทนเนอร์ คือ ภาชนะสำหรับบรรจุที่ใช้ในการขนส่งทางเรือ มีหน้าที่เพื่อให้ขนส่งง่ายและปลอดภัย ซึ่งมาตรฐานของผู้คอนเทนเนอร์จะทำด้วยเหล็ก หรืออลูมิเนียม มีความแข็งแรงของโครงสร้างภายนอก สามารถวางซ้อนกันได้ ขนาดมาตรฐาน กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต 6 นิ้ว ยาว 20 ฟุต (ผู้สั้น) ยาว 40 ฟุต (ผู้ยาว) และมีขนาด ยาว 45 ฟุต ด้วย

คลังสินค้า (Warehouse) หมายถึง สถานที่สำหรับวาง จัดเก็บ พัก กระจายสินค้าคงคลัง คลังสินค้ามีชื่อเรียกได้ต่างๆ กัน อาทิ ศูนย์กระจายสินค้า, ศูนย์จำหน่ายสินค้า และ โกดัง ฯลฯ

FIFO (First In First Out) หมายถึง สินค้าใดที่เข้าคลังสินค้าก่อนก็หมุนเวียนออกไปก่อน เพื่อลดความเสี่ยงจากการจัดเก็บเป็นเวลานาน การเข้าก่อนออกก่อน (FIFO) เป็นวิธีที่ใช้ในการวัดต้นทุนของสินค้าโดยตั้งอยู่ในสมมติฐานว่าสินค้าหรือวัตถุดิบที่ซื้อเข้ามาใช้ก่อน จะต้องถูกนำออก

ขายหรือนำมาใช้ก่อนเช่นกัน การเข้าก่อนออกก่อนมีแนวคิดเป็นไปตามการค้าโดยปกติที่บริษัท มักจะต้องขายหรือใช้ของเก่าก่อนเสมอ ดังนั้นด้วยระบบการเข้าก่อนออกก่อน ต้นทุนของวัตถุดิบที่ ซื้อเข้ามาก่อนจะใช้เป็นต้นทุนสินค้าที่ผลิตออกมาก่อนด้วยเช่นกัน

การจัดการพื้นที่ (Layout Management) หมายถึง การวางแผนผังและกำหนดตำแหน่ง ของพื้นที่ปฏิบัติงาน การติดตั้งเครื่องจักร อุปกรณ์ การกำหนดทิศทางการไหลของทรัพยากร และ ผลิตภัณฑ์ เพื่อให้การผลิตสินค้าหรือการให้บริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยอยู่ภายใต้ ข้อจำกัดขององค์กร

การจัดส่งสินค้า แบบ FCL (Full Container Load) คือ เมื่อสินค้าที่โรงงานพร้อมจัดส่ง สินค้าจะถูกบรรจุลงกล่องหรือนำจัดเรียงไว้บน pallet โดยจะขึ้นอยู่กับชนิดของสินค้านั้นๆ หลังจากนั้นสินค้าจะถูกโหลดขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ โดยรถโฟล์คลิฟท์ หรือ ยกโดยแรงงานคน ซึ่งโดยปกติแล้ว หน้าที่ในการโหลดสินค้าจะเป็นของผู้ส่งออก

การจัดส่งสินค้า แบบ LCL (Less Than Container Load) ในกรณีที่สินค้ามีจำนวนไม่มาก พอที่จะโหลดใส่ตู้คอนเทนเนอร์ได้ เราขอแนะนำให้จัดส่งสินค้าแบบ LCL ซึ่งในกรณีนี้ สินค้าจะถูกส่งมาจากโรงงานโดยรถบรรทุก และนำมาโหลดใส่ตู้คอนเทนเนอร์ ร่วมกับสินค้าอื่นๆ ที่ สถานีบรรจุและนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Freight Station: CFS)

ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) คือ ลานที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์ทั้งตู้เปล่า และตู้ที่บรรจุสินค้าแล้ว ลานนี้ตั้งอยู่ภายในบริเวณท่าเรือ หรือสถานีขนส่งสินค้า