

สรุปผู้บริหาร

รายงานความก้าวหน้า โครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่ง
เพื่อการประหยัดพลังงาน (พ.ศ.2555)

(Logistics and Transport Management; LTM) ฉบับสุดท้าย

ชื่อโครงการ โครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (พ.ศ. 2555)
(Logistics and Transport Management ; LTM)

วันที่เสนอ พฤษภาคม 2556

ประเภทของโครงการ โครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน

หน่วยงาน สถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

บทนำ

สถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.) กระทรวงพลังงาน ให้ดำเนิน “โครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (พ.ศ. 2555) (Logistics and Transport Management; LTM)” ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้กลุ่มผู้ประกอบการกิจการขนส่ง ให้มีโอกาสได้รับการศึกษาหาแนวทางการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานที่เหมาะสมกับสถานประกอบการของตน พร้อมทั้งนำไปปฏิบัติให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมได้ รวมถึงส่งเสริมให้บุคลากรได้รับความรู้ ความเข้าใจในการร่วมกันประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงให้กับองค์กร

โดยสถาบันพลังงานฯ ได้ดำเนิน โครงการฯ จนจบโครงการฯ ตลอดระยะเวลา 8 เดือน ตั้งแต่เดือนกันยายน 2555 ถึงเดือนพฤษภาคม 2556 โดยได้ดำเนินกิจกรรมต่างๆ บรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

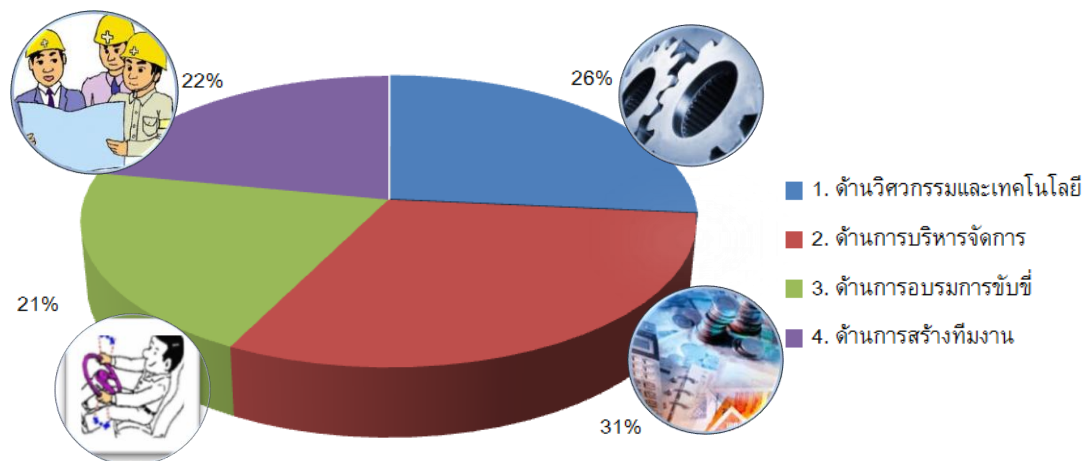
1. การรับสมัครและคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการฯ

จากการประชาสัมพันธ์เปิดรับสมัครผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการฯ ในช่วงเดือนมีนาคม 2555-พฤศจิกายน 2555 มีผู้ประกอบการที่สนใจสมัครเข้าร่วมโครงการฯ 130 แห่ง โดยสามารถจำแนกประเภทของผู้สมัครได้เป็น 3 ประเภท คือ ประเภทโรงงานอุตสาหกรรม ประเภทบริษัทขนส่งสินค้า (Logistics Service Provider) และประเภทบริษัทขนส่งคน

โดยทางสถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการฯ เบื้องต้น เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญและคณะทำงานโครงการฯ ได้ใช้พิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการฯ โดยหากพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการทั้ง 130 แห่งด้วยเกณฑ์ดังกล่าว พบว่ามีผู้ประกอบการผ่านเกณฑ์การคัดเลือกเข้าร่วมโครงการฯ จำนวน 104 แห่ง และผู้ประกอบการจำนวน 8 แห่งที่ไม่ผ่านการคัดเลือกเนื่องจากไม่ผ่านเกณฑ์คัดเลือกด้านของศักยภาพการดำเนินการปรับปรุง (จำนวนรถยนต์น้อยกว่า 5 คัน) ส่วนที่เหลือนั้นผู้ประกอบการขอสิทธิการเข้าร่วมโครงการเนื่องจากยังขาดความพร้อมสำหรับการเข้ารับการให้คำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญ เป็นจำนวน 18 แห่ง ดังนั้นคณะทำงานฯ จึงลงมติเห็นชอบให้คัดเลือกผู้ประกอบการทั้ง 104 แห่ง เข้าร่วมโครงการฯ และลงนามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือในการเข้าร่วมโครงการ (MOU) ร่วมกันต่อไป

2. ความคืบหน้าการเข้าให้คำปรึกษาเพื่อหาแนวทางการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน

การดำเนินโครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน นั้นเป็นการส่งทีมผู้เชี่ยวชาญจำนวน 14 ทีมจากหน่วยงานต่างๆ ที่มีความชำนาญในด้านต่างๆ 4 ด้าน (ด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี, ด้านการบริหารจัดการ, ด้านการขับขี่ และด้านการสร้างทีมงาน) เข้าให้คำแนะนำ เพื่อวินิจฉัยและพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าร่วมโครงการฯ จำนวน 104 ราย โดยมีการเข้าให้คำปรึกษาทั้งสิ้น 5 ครั้ง และจัดทำเป็น “รายงานสรุปผลการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน” หลังเสร็จสิ้นการเข้าให้คำปรึกษา โดยจากผลที่ได้จากการเข้าให้คำปรึกษาและวินิจฉัยเพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งให้กับผู้ประกอบการทั้ง 104 ราย สามารถสรุปแยกประเภทมาตรการที่ผู้ประกอบการได้เลือกดำเนินการปรับปรุงได้ 4 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี (Engineering and Technology) จำนวน 168 มาตรการ คิดเป็นสัดส่วน 26.50%, ด้านการบริหารจัดการ (Management) จำนวน 196 มาตรการ คิดเป็นสัดส่วน 30.91 %, ด้านวิธีการขับรถ (Drive) จำนวน 131 มาตรการ คิดเป็นสัดส่วน 20.66 % และด้านการสร้างทีมงาน (Task Force) จำนวน 139 มาตรการ คิดเป็นสัดส่วน 21.92 % ดังแสดงในรูปที่ 3.2 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงส่วนที่สามารถดำเนินการปรับปรุงได้ของผู้ประกอบการขนส่งโดยภาพรวม ดังแสดงในรูปที่ 1

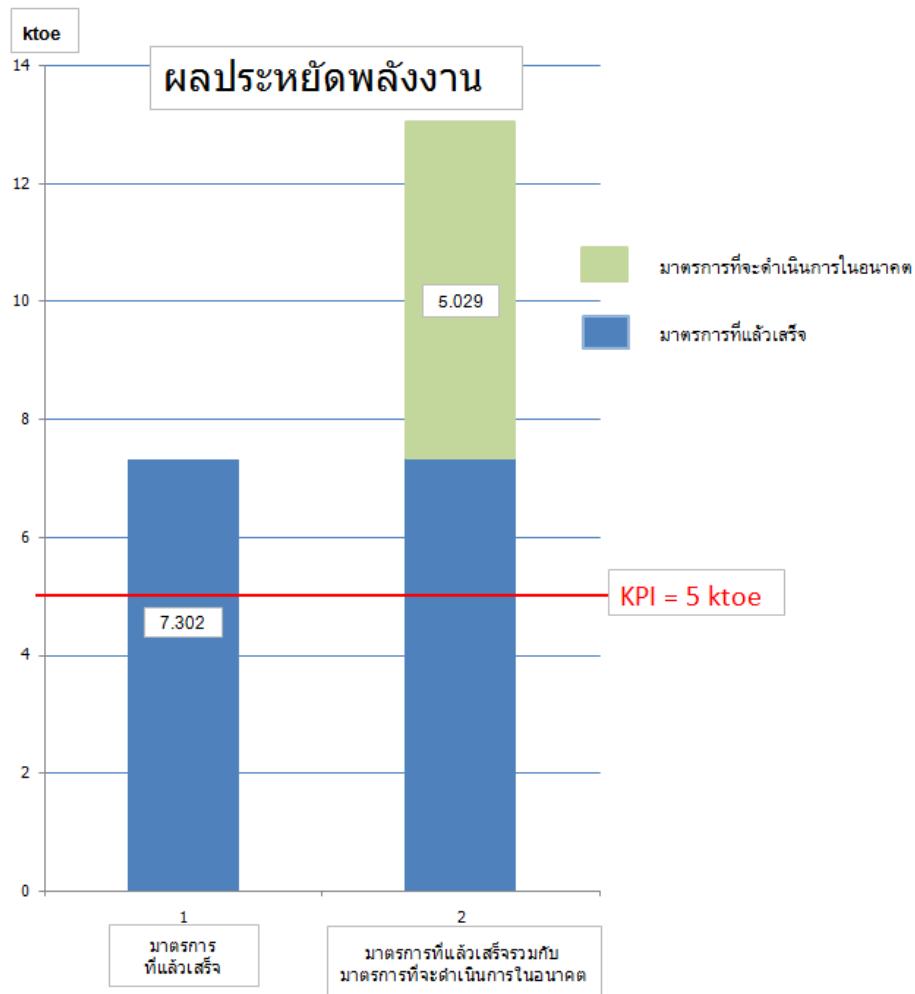


รูปที่ 1 แสดงสัดส่วนมาตรการทั้ง 4 ด้านที่ได้จากการศึกษาโดยทีมผู้เชี่ยวชาญ

ผู้ประกอบการดำเนินมาตรการทั้งหมดตาม ที่ผู้เชี่ยวชาญให้คำแนะนำ และทำการศึกษาความเป็นไปได้ให้กับผู้ประกอบการทั้ง 104 ราย มีผลการประหยัดเชื้อเพลิงที่เกิดขึ้นจริงหลังจากดำเนินโครงการ 7.302 ktoe ต่อปี โดยเป็นการประหยัดน้ำมันดีเซล 5,444,271 ลิตรต่อปี, ก๊าซธรรมชาติ 2,276,733 กิโลกรัมต่อปี, ก๊าซปิโตรเลียมเหลว 25,845 ลิตรต่อปี และน้ำมันเบนซิน 516 ลิตรต่อปี และมีมูลค่าการประหยัดรวมกันประมาณ 187,533,171 ล้านบาทต่อปี (*คิดค่าเชื้อเพลิงน้ำมันดีเซลลิตรละ 29.99 บาท, ก๊าซธรรมชาติกิโลกรัมละ 10.50 บาท, ก๊าซปิโตรเลียมเหลวลิตรละ 12.95 บาท และน้ำมันเบนซินลิตรละ 37 บาท) อย่างไรก็ตามภายใต้ระยะเวลาการดำเนินโครงการ ผู้ประกอบการทั้ง 104 แห่ง ไม่สามารถดำเนินการปรับปรุงตามข้อเสนอแนะของทีมผู้เชี่ยวชาญได้ครบถ้วนทุกข้อ จึงกำหนดให้ผู้ประกอบการดำเนินการปรับปรุงในส่วนของมาตรการที่จะดำเนินการในอนาคตให้แล้วเสร็จ จากที่ผู้เชี่ยวชาญได้นำเสนอไว้ ซึ่งมีศักยภาพที่คาดว่าจะประหยัดได้เพิ่มเติมอีก 5.029 ktoe ต่อปี โดยเป็นการประหยัด น้ำมันดีเซล 2,798,721 ลิตรต่อปี และก๊าซธรรมชาติ 2,298,088 กิโลกรัมต่อปี และมีมูลค่าการประหยัดรวมกันประมาณ 108,063,582 ล้านบาทต่อปี ผลรวมการประหยัดพลังงาน ที่เกิดหลังจากเสร็จสิ้นโครงการ เป็น 12.331 ktoe คิดเป็นต้นทุนพลังงานเชื้อเพลิงที่สามารถประหยัดได้ * 295,596,753 ล้านบาท / ปี ดังแสดงในตารางที่ 3.2 เป็นตารางสรุปผลประหยัดรายบริษัทจำนวนทั้งสิ้น 104 แห่ง

จากเป้าหมายการประหยัดพลังงานของโครงการที่ กำหนดให้ประหยัดพลังงานไม่น้อยกว่า 5 ktoe จะเห็นได้ว่าจากการดำเนินโครงการ ส่งผลให้เกิดผลการประหยัดพลังงานได้ถึง 7.302 ktoe รวมถึงหากมองถึงมาตรการที่ผู้ประกอบการจะดำเนินการในอนาคตซึ่งมีศักยภาพการประหยัดพลังงาน 5.029 ktoe ส่งผลให้จากการดำเนินโครงการ สามารถส่งเสริมให้เกิดการประหยัดพลังงานในสาขาขนส่งโดยรวมกว่า 12.331 ktoe ดังแสดงในรูปที่ 2

*หมายเหตุ	ราคาเชื้อเพลิงอ้างอิง ณ วันที่ 9 พฤศจิกายน 2555
	โดยที่ราคาเชื้อเพลิงค่ากลางที่ใช้ในการคำนวณ มีรายละเอียดดังนี้
● ดีเซล	29.99 บาท/ลิตร
● ก๊าซธรรมชาติ	10.5 บาท/กิโลกรัม
● ก๊าซปิโตรเลียมเหลว	12.95 บาท/ลิตร
● เบนซิน	37.00 บาท/ลิตร



รูปที่ 2 ผลการประหยัดพลังงานหลังจากจบโครงการฯ

การเข้าให้คำปรึกษาของผู้เชี่ยวชาญแก่บริษัทผู้ประกอบการขนส่งพบว่าในแต่ละบริษัทผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งเมื่อดำเนินตามมาตรการต่างๆ นั้นจะมีผลการประหยัดที่ไม่เท่ากันทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยประกอบกัน ไม่ว่าจะเป็นพฤติกรรมรถบรรทุก เกณฑ์ความเร็วมาตรฐานที่บริษัทกำหนด นโยบายการขนส่งของแต่ละบริษัท จนถึงรถที่เลือกใช้ ซึ่งได้สรุปมาตรการที่เก็บข้อมูลการประหยัดพลังงานได้ ดังตารางที่ 1 ปัญหาที่เกิดกับกลุ่มผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังขาดการปรับปรุงทางด้าน วิศวกรรมและเทคโนโลยีเป็นหลัก ทั้งนี้หากพิจารณาจากกราฟแสดงความสัมพันธ์ของระดับความยากในการปรับปรุงเปรียบเทียบกับระดับการลงทุน และระดับผลตอบแทนของประเภทมาตรการทั้ง 4 ด้าน ดังรูปที่ 3 แล้วพบว่ามีสาเหตุหลักมาจากระดับความยากในการดำเนินการ และต้องมีการลงทุนสูง ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงอยู่ระหว่างการตัดสินใจ ซึ่งหากมองการปรับปรุงด้านการบริหารจัดการที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ในทันทีซึ่งมาตรการส่วนใหญ่ไม่อาศัยเงินลงทุนทำให้ผู้ประกอบการตัดสินใจได้ง่ายขึ้น

ตารางที่ 1 แสดงช่วงผลประหยัด, ค่าเฉลี่ยในมาตรการที่ประสบผลสำเร็จในโครงการฯ

ประเภทมาตรการ	รายชื่อแนวทางการประหยัดพลังงาน	ผลประหยัด (%)		% เฉลี่ย
		min	max	
วิศวกรรม และเทคโนโลยี	การใช้ระบบ GPS ควบคุมพฤติกรรมจราจรของพนักงานขับรถ และบริหารงานขนส่ง	0.09	10.00	5.05
	การเปลี่ยนยางผ้าใบเป็นยางเรเดียล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	0.15	5.67	2.91
	การควบคุมลมยางให้ได้มาตรฐานตามที่บริษัทผู้ผลิตกำหนด	0.12	14.52	7.32
	การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อผลทาง Aero Dynamic	0.04	6.69	3.37
	การปรับเปลี่ยนประเภทเชื้อเพลิงรถขนส่ง และขนาดกำลังเครื่องยนต์	n/a		
การบริหารจัดการ	การบริหารการขนส่งเพื่อลดการขนส่งเที่ยวเปล่า (Back Haul)	14.14	16.62	15.38
	มีการบันทึกและวิเคราะห์ปัญหาด้านต้นทุนขนส่ง	0.38	18.79	9.59
	การจัดทำ Utilization ของรถยนต์ขนส่ง	0.22	16.62	8.42
	การจัดทำแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และการตรวจเช็ครถประจำวัน	0.24	37.00	18.62
	การศึกษาแหล่งที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้า (Small Hub)	n/a		
	พิจารณาย้ายสำนักงานและลานจอดรถ (Truck Terminal)	n/a		
การขับขี่	อบรมการขับขี่เพื่อการประหยัดพลังงานและความปลอดภัย	0.09	26.20	13.15
	ตรวจเช็คสภาพความพร้อมของผู้ขับขี่ และสภาพรถยนต์ก่อนการขับขี่	0.20	1.15	0.68
	ไม่ติดเครื่องยนต์ทิ้งไว้โดยไม่จำเป็น	0.14	5.00	2.57
	กำหนดเกณฑ์ KPI ประสิทธิภาพการขับขี่	0.36	13.96	7.16
การสร้างทีมงาน	การพัฒนาจัดตั้งทีมงานขึ้นภายในองค์กร และการสร้างแรงจูงใจในการลดพลังงาน	0.50	10.00	5.25
	การสำรวจ และวิเคราะห์สภาพเส้นทางการเดินรถ ร่วมกับข้อมูลสินค้าที่ต้องส่ง เพื่อกำหนดเส้นทางที่เหมาะสม	0.17	12.00	6.09

หมายเหตุ 1. ร้อยละของผลการประหยัดเชื้อเพลิงเป็นผลการประหยัดที่เกิดขึ้นภายใต้ปัจจัยการดำเนินงานของบริษัทนั้นๆ อาจใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นในการดูแนวโน้มผลการประหยัดได้ แต่ไม่สามารถใช้อ้างอิงเป็นค่ามาตรฐานได้

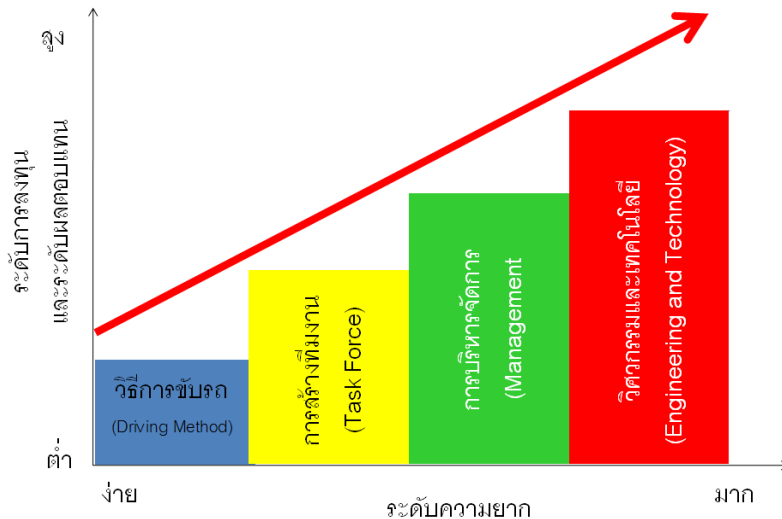
2. รายละเอียดมาตรการต่างๆ ได้รวบรวมอยู่ใน "คู่มือเผยแพร่ความรู้ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน" ตาม ภาคผนวก ก

จากตารางที่ 1 แสดงถึงการจัดกลุ่มประเภทมาตรการเดียวกันของผู้ประกอบการทั้ง 104 ราย พบว่ามาตรการด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี มีช่วงผลการประหยัดเชื้อเพลิงอยู่ที่ 0.04 ถึง 14.52 % (ค่าเฉลี่ย 13.00 %) มาตรการด้านบริหารจัดการมีช่วงผลการประหยัดเชื้อเพลิงที่ 0.22 ถึง 37 % (ค่าเฉลี่ย 13.00 %) มาตรการด้านการขับขี่มีช่วงผลการประหยัดเชื้อเพลิงที่ 0.09 ถึง 26.20 % (ค่าเฉลี่ย 5.89 %) และมาตรการทางด้านการสร้างทีมงานมีผลการประหยัดที่ 0.17 ถึง 12.00 % (ค่าเฉลี่ย 2.62 %) ซึ่งหากพิจารณาจากผลการประหยัดเชื้อเพลิงเฉลี่ยพบว่ามาตรการด้านบริหารจัดการส่งผลให้เกิดการประหยัดสูงสุด รองลงมาคือมาตรการด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี มาตรการด้านการขับขี่ และมาตรการด้านการสร้างทีมงาน ตามลำดับ

หากพิจารณาเป็นรายมาตรการพบว่ามาตรการที่มีค่าเฉลี่ยผลการประหยัดสูงสุด (29.31 %) คือ การจัดทำแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และการตรวจเช็ครถประจำวัน ซึ่งมีช่วงการประหยัดเชื้อเพลิงที่ 0.24 ถึง 37.00 % รองลงมาคือ การบริหารการขนส่งเพื่อลดการขนส่งเที่ยวเปล่า (Back Haul) (15.38 %) และการจัดทำแผนการซ่อมบำรุงเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และอบรมการขับขี่เพื่อการประหยัดพลังงานและความปลอดภัย (13.15 %) ตามลำดับ ทำให้มีผลประหยัดที่เกิดขึ้นภายในโครงการแบ่งได้ตามสัดส่วนของการให้คำปรึกษาทั้ง 4 ด้านได้ ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 แสดงตัวเลขผลประหยัดและเปอร์เซ็นต์ที่เกิดขึ้นในโครงการฯ

ผลประหยัดในด้านต่างๆ ในโครงการฯ	สถานะผลประหยัดหลังจากดำเนินโครงการฯ (ktoe)		
	ผลประหยัดในมาตรการที่แล้วเสร็จ	ผลประหยัดในมาตรการที่เป็นศักยภาพ	คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
1. ด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี	2.02	2.92	40.05
2. ด้านการบริหารจัดการ	1.90	1.95	31.28
3. ด้านการอบรมการขับขี่	2.20	0.06	18.30
4. ด้านการสร้างทีมงาน	1.18	0.10	10.36
ผลรวม	7.30	5.03	100



รูปที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ของระดับความยากในการปรับปรุงเทียบกับระดับการลงทุน และระดับผลตอบแทนของประเภทมาตรการทั้ง 4 ด้าน

นอกจากนี้ ตามจากรูปที่ 3 แต่หากมองถึงศักยภาพในการประหยัดสำหรับมาตรการที่มีแผนจะดำเนินการในอนาคตนั้น มาตรการวิศวกรรมและเทคโนโลยีเป็นมาตรการในด้านที่ให้ผลประหยัดมากที่สุดนั้นมาจากสาเหตุที่ต้องใช้เงินลงทุนค่อนข้างสูง เช่น นำระบบ GPS นำมาใช้ควบคุมพฤติกรรมการขับขี่, การเปลี่ยนยางผ้าใบมาใช้ยางเรเดียล และการเปลี่ยนรถขนส่งให้เป็นรุ่นใหม่ทดแทนรถที่มีสภาพเก่า เนื่องจากลดค่าใช้จ่ายในส่วนของการบำรุงรักษาที่ค่อนข้างสูง มาตรการต่างๆ เหล่านี้ล้วนต้องการเงินลงทุนทั้งสิ้นจึงทำให้ผลประหยัดที่ตามมาสูงตามเทคโนโลยีและจำนวนเงินลงทุน

3. สรุปผลการจัดเยี่ยมชม / ดูงาน ด้านการประหยัดพลังงานในภาคการขนส่ง

กิจกรรมภายใต้โครงการที่จัดให้มีการเยี่ยมชมสถานประกอบการที่มีระบบบริหารจัดการดีเด่น โดยได้กำหนดให้มีการเยี่ยมชม 2 ครั้ง แบ่งเป็นการเยี่ยมชมในสถานประกอบการขนาดใหญ่ และสถานประกอบการขนาดกลาง เพื่อแบ่งให้ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการจำนวน 104 แห่ง ได้เข้าเยี่ยมชมในสถานประกอบการที่มีขนาดเหมาะสมกับตนเอง และสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับตนเองได้ในอนาคต

เบื้องต้นได้กำหนดเกณฑ์ในการแบ่งด้วยจำนวนรถยนต์ 22 คัน โดยหากมากกว่า 22 คันจะแบ่งเป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่ และ น้อยกว่า 22 คันจะแบ่งเป็นผู้ประกอบการขนาดกลาง

สำหรับกลุ่มเป้าหมายในการขอความอนุเคราะห์เพื่อเข้าเยี่ยมชมระบบบริหารจัดการขนส่งดีเด่นนั้น สถาบันพลังงานฯ ได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายคือผู้ประกอบการที่ได้รับรางวัลดีเด่นในด้านการขนส่ง และพลังงาน รวมถึงผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่มีระบบบริหารจัดการที่ดี ซึ่ง คณะทำงานโครงการฯ ได้พิจารณาให้ลำดับความสำคัญกับผู้ประกอบการที่ได้รับรางวัล LTM Award เป็นหลัก เนื่องจากได้รับรางวัลจากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ภายใต้ข้อกำหนดของโครงการ LTM เป็นอย่างดี ตรงกับวัตถุประสงค์ของผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการฯ ดังนั้น สถาบันพลังงานฯ จึงได้ประสานงานกลุ่มบริษัทร่วมกิจรุ่งเรือง จำกัด และ บริษัท ข้าว ซี.พี. จำกัด (โรงงานข้าวนครหลวง) เพื่อติดต่อประสานงานขอความอนุเคราะห์เพื่อเข้าเยี่ยมชม อย่างไรก็ตามจากการประสานงานพบว่า บริษัท ข้าว ซี.พี. จำกัด (โรงงานข้าวนครหลวง) ไม่สะดวกให้เข้าเยี่ยมชมเนื่องจากโรงงานมีการปิดปรับปรุง คณะทำงานจึงเสนอรายชื่อเพิ่มเติมคือ บริษัท ดัช มิลล์ จำกัด และบริษัท สมชายทรานสปอร์ต จำกัด และจากการประสานงานพบว่าทั้ง 2 แห่ง ไม่สะดวกให้เข้าเยี่ยมชมเช่นกัน เนื่องจากบริษัทอยู่ในช่วงมีภาระงานมาก อย่างไรก็ตาม สำหรับกิจกรรมเยี่ยมชมดูงานนั้นได้จัดไปแล้วตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ คือที่ กลุ่มบริษัทร่วมกิจรุ่งเรือง โดยมีสรุปผลการจัดดังนี้

ตารางที่ 1 กำหนดการเข้าเยี่ยมชม

ลำดับ	ชื่อสถานประกอบการ	กำหนดการจัดเยี่ยมชม / ดูงาน
1	กลุ่มบริษัทร่วมกิจรุ่งเรือง	วันพุธที่ 13 มีนาคม 2556
2	บริษัท ข้าว ซี.พี. จำกัด (โรงงานข้าวนครหลวง)	ไม่สะดวกให้เข้าเยี่ยมชม
3	บริษัท ดัช มิลล์ จำกัด	ไม่สะดวกให้เข้าเยี่ยมชม
4	บริษัท สมชายทรานสปอร์ต จำกัด	ไม่สะดวกให้เข้าเยี่ยมชม

เมื่อวันพุธที่ 13 มีนาคม 2556 ที่ผ่านมา สถาบันพลังงานฯ ได้จัดกิจกรรมเยี่ยมชมผู้ประกอบการดีเด่นที่ กลุ่มบริษัทร่วมกิจรุ่งเรือง โดยมีผู้สนใจเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว 30 คน ดังแสดงในรูปที่ 3 โดยได้รับเกียรติจาก **คุณอรรถชัย ศรีสุวรรณ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ** กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมกิจกรรมเยี่ยมชมและดูงานด้านการประหยัดพลังงานในสาขาขนส่ง พร้อมทั้งนำเสนอผลสำเร็จจากการเข้าร่วมโครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (LTM) ซึ่งทางกลุ่มบริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการการประหยัดพลังงานฯ ทั้งสิ้น 5 มาตรการ ดังนี้

- การอบรมการขับขี่ปลอดภัย และประหยัดพลังงาน
- เช็คสภาพรถประจำวัน
- การใช้ GPS ควบคุมความเร็ว การออกเส้นทาง การเสียเวลา และเวลาปฏิบัติงาน
- มีระเบียบปฏิบัติการซ่อมบำรุง

- อบรมที่มงาน จากวิทยากรผู้ชำนาญการเพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ข้อมูลจาก GPS ต่อไปอย่างถูกต้อง ถูกต้อง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนโดยการนำเทคโนโลยีมาใช้

โดยจากการรวบรวมแบบประเมินความพึงพอใจของผู้เข้าร่วมงานสัมมนา พบว่าผลการประเมินทางด้านรายละเอียดของกิจกรรมฯ มีผลการประเมินเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 4.60 หรือ 92 % ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับคะแนนที่สูงมาก



รูปที่ 3 กิจกรรมเยี่ยมชมผู้ประกอบการ ณ กลุ่มบริษัทร่วมกิจรุ่งเรือง

4. สรุปผลการจัดทำ "คู่มือเผยแพร่ความรู้ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน"

จากกิจกรรมภายใต้โครงการฯ ที่กำหนดให้มีการรวบรวมแหล่งความรู้ภายในโครงการฯ เป็น "คู่มือเผยแพร่ความรู้ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน" เพื่อเผยแพร่ให้กับผู้ประกอบการทั้งที่เข้าร่วมโครงการฯ และไม่ได้เข้าร่วมโครงการสามารถนำไปศึกษา และประยุกต์ใช้กับหน่วยงานของตนเองได้ด้วยตนเองได้ต่อไป สถาบันพลังงานฯ ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากแหล่งความรู้ต่างๆ ร่วมกับความรู้ที่ได้รับระหว่างการดำเนินโครงการฯ โดยมีรายละเอียดเนื้อหาพอสังเขปดังนี้

- บทที่ 1 จะกล่าวถึงเนื้อหาสาระในการดำเนินโครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (พ.ศ. 2555) Logistics and Transport Management, LTM ซึ่งเป็นการส่งเสริมผู้เชี่ยวชาญเข้าประเมินหาแนวทางการปรับปรุงใน 4 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี ด้านบริหารจัดการ ด้านการขับขี่ และด้านการสร้างที่มงาน เพื่อวางแผนการปรับปรุงให้กับผู้ประกอบการทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

- บทที่ 2 เป็นการแนะนำพื้นฐานการขับเคลื่อนทั้งในด้านกฎหมาย ด้านการขับเคลื่อนเพื่อความปลอดภัย ด้านการขับเคลื่อนเพื่อการประหยัดพลังงาน และในด้านการตรวจสอบรถยนต์เบื้องต้นได้ด้วยตนเอง ซึ่งพนักงานขับรถถือเป็นผู้รับผิดชอบพื้นฐานที่มีผลโดยตรงในทุกด้าน ดังนั้นหากพัฒนาพฤติกรรมการขับเคลื่อนเพื่อสร้างจิตสำนึกที่ดีในทุกๆ ด้านจะช่วยส่งเสริมให้ลดทั้งอุบัติเหตุ และการใช้พลังงานได้
- บทที่ 3 กล่าวถึง เทคโนโลยี และนวัตกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการประหยัดพลังงานในด้านการขนส่ง ซึ่งเป็นเทคโนโลยีเบื้องต้นในด้านยานยนต์, ด้านอุปกรณ์ลดแรงต้านลม, ด้าน GPS และด้านระบบสารสนเทศ (IT) เพื่อบริหารงานขนส่งให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงเทคโนโลยีอื่นๆ ที่ผู้ประกอบการต้องศึกษาเพิ่มเติมอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงเทคโนโลยีต่างๆ เหล่านี้ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการเสริมสร้างความรู้ให้กับบุคลากรให้สามารถใช้งานได้อย่างถูกต้อง และมีประสิทธิภาพ
- บทที่ 4 เป็นการรวบรวมแนวทางการปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยแบ่งออกเป็น 4 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมและเทคโนโลยี ด้านบริหารจัดการ ด้านการขับเคลื่อน และด้านการสร้างทีมงาน

5. สรุปงานสัมมนาเผยแพร่ผลสำเร็จจากการดำเนินโครงการฯ

สถาบันพลังงานเพื่ออุตสาหกรรม สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จัดให้มีงานสัมมนาเผยแพร่ผลสำเร็จจากการดำเนิน “โครงการส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (พ.ศ. 2555) (Logistics and Transport Management; LTM)” เพื่อเผยแพร่แนวทางการประหยัดพลังงานในสาขาขนส่งให้กับผู้ประกอบการสามารถนำไปประยุกต์ใช้ด้วยตนเองได้ โดยได้รับการสนับสนุนจาก กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน ในวันอังคารที่ 21 พฤษภาคม 2556 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น 2 โรงแรมสวิสโซเทล เลอ คองคอร์ด ซึ่งมีผู้ให้ความสนใจเข้าร่วมงานสัมมนาฯ ทั้งสิ้น 259 คน โดยได้รับเกียรติจากท่านสิทธิโชค วันทวิน ผู้อำนวยการสำนักนโยบายอนุรักษ์พลังงาน และพลังงานทดแทน สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กล่าวเปิดงานสัมมนา โดยภายในงานจัดให้มีการเสวนาเพื่อเผยแพร่แนวทางผลสำเร็จที่เกิดจากการดำเนินโครงการฯ รวมถึงจัดให้มีบูชเผยแพร่นวัตกรรมและเทคโนโลยีต่างๆ ในการประหยัดพลังงานของภาคการขนส่ง อีกด้วย



รูปที่ 4 สัมมนาเผยแพร่ผลสำเร็จจากการดำเนินโครงการ

6. สรุปผลการดำเนินโครงการเทียบกับตัวชี้วัดความสำเร็จของโครงการฯ

จากแผนงานของโครงการที่กำหนดตัวชี้วัดผลสำเร็จของโครงการ 3 ประเด็นหลักๆ คือ จำนวนผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการต้องไม่น้อยกว่า 100 บริษัท ซึ่งจากผลการดำเนินโครงการพบว่าผู้ประกอบการสนใจเข้าร่วมโครงการจำนวนมากที่กำหนด จึงคัดเลือกเข้าร่วมโครงการกว่า 104 บริษัท โดยตั้งเป้าหมายว่าจะสามารถประหยัดพลังงานรวมได้มากกว่า 5 ktoe ซึ่งผลจากการเข้าให้คำปรึกษาและวัดผลการประหยัดพลังงานพบว่าสามารถประหยัดพลังงานได้กว่า 7.302 ktoe และมีศักยภาพที่จะสามารถประหยัดพลังงานได้ในอนาคตหากผู้ประกอบการดำเนินการปรับปรุงตามแผนงานที่วางไว้อีก 5.029 ktoe โดยผลสำเร็จที่ได้รับระหว่างดำเนินโครงการจะถูกรวบรวมเป็น “คู่มือเผยแพร่ความรู้ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน” เพื่อเผยแพร่ความรู้ให้กับผู้ประกอบการรายอื่นๆ โดยทั้งหมดนั้นมีผลสรุปการดำเนินโครงการ หากเทียบกับเป้าหมายที่วางไว้ ได้ตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สรุปผลการดำเนินโครงการเทียบกับตัวชี้วัดผลสำเร็จของโครงการฯ

ลำดับ	ดัชนีชี้วัดผลสำเร็จในการดำเนินโครงการฯ	เป้าหมาย	ผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินโครงการฯ
1	จำนวนผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการฯ	100 บริษัท	104 บริษัท
2	เป้าหมายการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่คาดว่าจะลดได้	5 ktoe	7.302 ktoe
3	จัดทำ <u>“คู่มือเผยแพร่ความรู้ในการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน”</u>	แจกในงานสัมมนาปิดและผู้สนใจ	แจกในงานสัมมนาปิดจำนวน 250 เล่ม

7. ปัญหาอุปสรรค และแนวทางการแก้ไข

- ผู้ประกอบการถอนตัวจากการเข้าร่วมโครงการฯ (ผู้ประกอบการขอถอนตัวจากโครงการฯ รวมทั้งหมด 18 แห่ง) เนื่องจากติดภาระงานที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงมีบุคลากรไม่เพียงพอต่อการดำเนิน

กิจกรรมร่วมกับโครงการฯ โดยจากจำนวนผู้ประกอบการที่ขอถอนตัวจากโครงการจำนวนมาก สถาบันพลังงานฯ จึงดำเนินการเปิดรับสมัครผู้ประกอบการเพิ่มเติมเพื่อทดแทนผู้ประกอบการที่ขอถอนตัวดังกล่าว

- การลงนามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือ (MOU) ระหว่างสถาบันพลังงานฯ และผู้ประกอบการเกิดความล่าช้า เนื่องจากเอกสารสัญญาหากระหว่างกระบวนการลงนาม จึงต้องจัดทำ MOU ฉบับใหม่จัดส่งให้ผู้ประกอบการ
- ผู้ประกอบการแจ้งเลื่อนกำหนดการเข้าให้คำปรึกษา เนื่องจากติดภารกิจภายในบริษัทเอง ส่งผลต่อแผนงานการเข้าให้คำปรึกษา อย่างไรก็ตาม สถาบันพลังงานฯ ได้เข้าให้คำปรึกษาจนครบถ้วนตามระยะเวลาที่โครงการฯ กำหนด
- ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการฯ หลายแห่งไม่ได้มีการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งของตนเอง เช่น ข้อมูลการใช้พลังงานเชื้อเพลิง, ข้อมูลระยะทางในการขนส่ง เป็นต้น ทำให้ไม่มีข้อมูลที่สามารถนำมาใช้วิเคราะห์หาแนวทางการประหยัดพลังงานเบื้องต้นได้ ผู้เชี่ยวชาญต้องใช้ระยะเวลาระหว่างการเข้าให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางการรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ โดยอนาคตอาจปรับปรุงแนวทางการให้คำแนะนำการเก็บข้อมูล ให้บุคลากรของผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการเข้ามาทำความเข้าใจ และศึกษาการเก็บรวบรวมข้อมูลก่อนผู้เชี่ยวชาญเข้าให้คำปรึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเข้าให้คำปรึกษา
- การดำเนินกิจกรรมเยี่ยมชมในสถานประกอบการที่ได้รับรางวัลดีเด่นในด้านบริหารจัดการเพื่อการประหยัดพลังงาน เกิดความล่าช้า ทั้งนี้เนื่องจากอยู่ในช่วงที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ติดภาระงานของบริษัทเองที่มีมากขึ้น รวมถึงบางแห่งอยู่ระหว่างการปิดซ่อมแซมจึงไม่สะดวกให้เข้าเยี่ยมชม
- ผู้ประกอบการดำเนินการปรับปรุงตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญได้ไม่ครบถ้วน สืบเนื่องมาจากเวลาในการเข้าให้คำปรึกษามีจำกัดทำให้ต้องเสนอแนะมาตรการบางส่วนเป็นแผนงานการปรับปรุงในอนาคต