โลจิสติกส์ (Logistics)

นครปฐม จะเชิงเทรา ⊂→ โครงการจัดตั้งโครงข่ายการขนส่งสินค้า (ไป-กลับ)

"เป็นผู้นำในธุรกิจบริการด้านขนส่งสินค้าในภูมิภาคอินโดจีน ให้บริการที่มีคุณภาพเพื่อความพึงพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ ตรงตามความต้องการได้มาตรฐานระดับสากล"

กลยุทธ์การขนส่งสินค้า ทั้งเที่ยวไปและกลับ การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยการลดการวิ่งเที่ยวเปล่าหรือ Backhauling Management เป็นการจัดการการขนส่งที่มีเป้าหมายให้เกิดการใช้ประโยชน์จากยวดยาน (Load Utilization) เพราะการขนส่งโดยทั่วไปเมื่อส่งสินค้าเสร็จ จะตีรถวิ่งเที่ยวเปล่ากลับมา ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนของการประกอบการเพิ่มสูงขึ้นโดยเปล่าประโยชน์ ซึ่งต้นทุนที่เกิดขึ้นมานี้นับเป็นต้นทุนที่ไม่ก่อให้เกิดมูลค่า (Non-value Added Cost) และผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระต้นทุนเหล่านี้ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการทำให้ต้นทุนการประกอบการสูงขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การบริหารการขนส่งเที่ยวกลับในปัจจุบันยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากนักเนื่องจากไม่ทราบปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้า รวมถึงจุดหมายปลายทางของสินค้า

ที่สำคัญปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าระหว่างต้นทางและปลายทางมักจะมีปริมาณไม่เท่ากัน ดังนั้น การจัดทำโครงการจัดสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้า (ไป-กลับ) จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากมีประโยชน์หลายประการคือ

1. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งด้วยการลดการวิ่งเที่ยวเปล่าหรือ Backhauling Management เป็นการจัดการการขนส่งที่มีเป้าหมายให้เกิดการใช้ประโยชน์จากยวดยานในการบรรทุกจากเที่ยวเปล่ากลับ (Backhauling) ในกลุ่มอุตสาหกรรมธุรกิจขนส่ง จ.ฉะเชิงเทรา

2. เป็นการสร้างเครือข่าย ความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน สมาคมและสถาบันการศึกษา เริ่มต้นการบูรณาการความร่วมมือให้เกิดการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพด้วยการใช้รถขนส่ง และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ

3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ ปัจจัยสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยการลดการวิ่งเที่ยวเปล่าร่วมกัน

4. เพื่อสร้างศักยภาพ ในการแข่งขันให้วิสาหกิจอุตสาหกรรมธุรกิจขนส่ง จ.ฉะเชิงเทรา สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งในและต่างประเทศได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

สำรวจ และศึกษากระบวนการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

สำรวจ และศึกษาข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการ และข้อมูลงานวิจัยต่างๆ เกี่ยวกับประสิทธิภาพการอุตสาหกรรมธุรกิจขนส่ง สามารถสรุปปัจจัยที่สำคัญต่างๆ ที่จำเป็นต้องพิจารณาดังต่อไปนี้

ภาพรวมผู้ประกอบการขนส่ง (ทางบก)

การขนส่งทางบกสามารถแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ตามลักษณะของการดำเนินการ คือ

1. ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (Public or Common Carriers) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ให้บริการขนส่งแก่สาธารณะชนโดยทั่วไป ทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง

2. ผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญา (Contract Carrier) หมายถึง ผู้ประกอบการที่ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะ โดยมีสัญญาการว่าจ้างระหว่างกันเพื่อให้บริการขนส่งอย่างต่อเนื่อง

3. ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (Private Transport Operator) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งเพื่อกิจการของตนเองเพื่อสินค้าของตนเองโดยใช้พาหนะของตนเอง

4. ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่รวบรวมสินค้า เพื่อส่งมอบให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะหรือผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญาต่อไป โดยที่ผู้รับจัดการขนส่งจะเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่ง

5. ผู้ประกอบการสถานที่ขนส่ง (Terminal Operation) หมายถึง ผู้ประกอบการสถานีขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นสถานที่ขนถ่ายสินค้าหรือรวบรวมสินค้าเพื่อทำการขนส่งต่อไป โดยทั่วไปรัฐจะเป็นผู้ดำเนินกิจการของสถานีขนส่งเอง

แนวทางการแก้ไขปัญหา
ผู้ประกอบการขนส่ง

1. ปัจจัยการบริหารการขนส่ง ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าและผู้รับจ้างขนส่งต่างก็ต้องการประสิทธิภาพสูงสุดคือต้องการให้ต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด จัดส่งสินค้าให้ถึงผู้รับส่งสินค้าในเวลาที่เหมาะสมที่สุด เพื่อให้กระบวนการต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทานดำเนินต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

1. สินค้าและบริการ ปัจจุบันจำเป็นจะต้องมี ISO เพื่อรองรับคุณภาพมาตรฐานและแนวโน้มของธุรกิจ ลูกค้าทุกรายต้องการคุณภาพมาตรฐาน ทั้งในส่วนของสินค้าและบริการ ผู้ผลิตสินค้าและขนส่งก็ต้องจัดการส่งสินค้าถึงตรงเวลาครบถ้วนปลอดภัยไม่มีเสียหาย โดยให้มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำที่สุด

2. บรรทุกสินค้า จำเป็นต้องเลือกประเภทรถบรรทุกให้เหมาะสมกับประเภทการใช้งาน และมีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้นในการเลือกใช้รถบรรทุกจะต้องพิจารณาว่า จะขนส่งสินค้าประเภทใด น้ำหนักเท่าไหร่ เส้นทางวิ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นอย่างไร ต้องการความเร็ว หรือเน้นที่ความปลอดภัย เป็นต้น สิ่งต่างๆ เหล่านี้ล้วนเป็นข้อสำคัญในการเลือกใช้รถบรรทุกให้เหมาะสมกับประเภทการขนส่ง รวมทั้งหลังจากการใช้งานควรมีการตรวจเช็ครถและการดูแลบำรุงรักษาที่ดี เพื่อยืดระยะการใช้งานได้นานขึ้น

3. พนักงานขับรถ แต่ละบริษัทต้องการพนักงานขับรถที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างประหยัด ขับรถปลอดภัย มีความกระตือรือร้น มีบุคลิกที่ดี ดูแลรถได้อย่างถูกต้อง มีจิตสำนึกช่วยลดต้นทุน และช่วยส่งเสริมงานขายงานตลาดของบริษัท พนักงานขับรถบรรทุกจะต้องมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม สังคม และสิ่งแวดล้อมสูง นอกจากรับผิดชอบสินค้าแล้วยังต้องรับผิดชอบรถด้วย

2. การลดต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนในการขนส่งนั้นอาจจำแนกเป็นประเภทใหญ่ๆ ได้ดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนคงที่ เป็นต้นทุนในการดำเนินธุรกิจขนส่ง ส่วนใหญ่จะเป็นต้นทุนคงที่และลดได้ยาก ซึ่งจะประกอบด้วย เงินเดือนของพนักงาน ค่าประกันภัย ค่าภาษีรถ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าเช่า ค่าเสื่อมราคาต่างๆ เป็นต้น กล่าวคือต้นทุนนี้เกิดขึ้นเป็นจำนวนคงที่ ต้นทุนชนิดนี้ถึงแม้ว่าจะมีการผลิตเป็นจำนวนมากหรือจำนวนน้อยเพียงใด ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในอัตราเท่าเดิมอยู่

2. ต้นทุนผันแปร เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนการผลิต สิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถลดค่าใช้จ่ายได้คือ ต้นทุนรถวิ่ง (Running Cost) เนื่องจากต้นทุนของการขนส่งที่เกิดจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีอัตราส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในด้านอื่น ดังนั้น หากสามารถบริหารจัดการในเชิงวิศวกรรมแล้ว จะทำให้สามารถทราบได้ว่าพฤติกรรมในการใช้งานรถบรรทุกแบบใดก่อให้เกิดการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงสูง ซึ่งถ้าทราบถึงสาเหตุของการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงเหล่านั้น ก็จะสามารถวางมาตรการสำหรับการประหยัดค่าใช้จ่ายลงได้อย่างมากเช่นกัน

ปัจจัยที่เป็นต้นทุนของการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุกสามารถจำแนกออกเป็น 4 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านเทคนิค ปัจจัยด้านการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อมภายนอก เช่น จราจรติดขัด ทางลาดชัน และปัจจัยด้านการขับขี่ ควรปลูกฝังพนักงานขับรถให้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างประหยัด

3. การบริหารงานบุคลากร คุณภาพของพนักงานขับรถเป็นสิ่งที่ต้องเข้มงวดตั้งแต่ต้น เริ่มตั้งแต่การคัดเลือกควรมีการสอบสัมภาษณ์ ความรู้เรื่องรถ กฎจราจร ซึ่งในปัจจุบันผู้ประกอบการยังไม่ค่อยใส่ใจมากนัก ควรมีการตรวจร่างกาย และการทดสอบขับรถ รวมถึงการควบคุมดูแลและการตรวจวัดผล ควรมีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญมาก ควรแต่งตั้งและมอบหมายผู้ที่รับผิดชอบเรื่องการอบรมพนักงาน จัดทำคู่มือมาตรฐานในการปฏิบัติงาน การปลูกฝังทัศนคติ และจิตสำนึกในเรื่องของความปลอดภัยบนท้องถนน

ดังนั้น เมื่อศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงแล้วจะพบว่า ต้นทุนเที่ยวกลับ เป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาการเดินรถบรรทุกเที่ยวเปล่าที่สูงในปัจจุบัน ประการหนึ่งมาจากการขาดข้อมูล ตัวอย่างเช่นผู้ประกอบการรายหนึ่งต้องทำการขนส่งสินค้าจากฉะเชิงเทราไปยังจังหวัดนครปฐม แต่ไม่มีสำนักงานสาขาอยู่ ณ จังหวัดนครปฐม ทำให้ขาดเครื่องมือที่จะสามารถตรวจสอบว่า เมื่อถึงปลายทางที่จังหวัดนครปฐมแล้วจะมีผู้ต้องการว่าจ้างขนสินค้าจากนครปฐมมายังฉะเชิงเทราในเวลาที่เหมาะสมกันหรือไม่ จึงต้องเดินรถเที่ยวเปล่ากลับฉะเชิงเทรา ซึ่งความเป็นจริงอาจมีผู้ต้องการว่าจ้างรถบรรทุกจากจังหวัดนครปฐมมายังฉะเชิงเทราในช่วงเวลาที่เหมาะสมก็ได้

รูปภาพแสดงเส้นทางการขนส่งระหว่างจังหวัดฉะเชิงเทรากับจังหวัดอื่น
โครงการจัดสร้างโครงข่ายการขนส่งสินค้า(ไป-กลับ)

จากการรวบรวมข้อมูลพบว่า ภาคกลางมีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งมากที่สุดคือ 483 ราย รองลงมาคือ ภาคตะวันออก 92 ราย และเมื่อเทียบตามสัดส่วนจังหวัดจะพบว่าภาคตะวันออกมีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งมากที่สุด ถ้าไม่นับรวมกรุงเทพฯ และปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ) ที่มีผู้ประกอบการประมาณ 359 ราย แสดงให้เห็นว่าภาคตะวันออกมีปริมาณการขนส่งทางบกเป็นจำนวนมากทำให้มีผู้ประกอบการสนใจลงทุนในภูมิภาคนี้มากที่สุด

1. จัดทำตารางความต้องการการขนส่งเที่ยวกลับ ร่วมกันอบรมให้ความรู้พื้นฐาน และหลักการฯ ของการวางแผนการขนส่งแบบเชื่อมโยงโครงข่าย คณะทำงานได้มีการประชุมเพื่อติดตามความคืบหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่อง พร้อมกันนี้ทีมที่ปรึกษาก็ได้มีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการวางแผนด้วยโปรแกรม GPS Technology สำหรับการวางแผนการขนส่งและโปรแกรมพัฒนาระบบภายในองค์กร โดยผู้เชี่ยวชาญออกแบบระบบข้อมูลและระบบในการจัดการด้านการขนส่งเที่ยวกลับร่วมกัน การออกแบบระบบนี้จะทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกในโครงการนำร่อง เพื่อการบริหารจัดการระบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพด้วยนวัตกรรมล้ำสมัยที่ผสมผสานแนวคิดการ

ระบุพิกัดผ่านดาวเทียม GPS เข้ากับฟังก์ชันการทำงานผ่านเทคโนโลยี GPRS ของเครือข่ายสื่อสารไร้สาย จึงช่วยให้สามารถควบคุม และติดตามทุกความเคลื่อนไหวของยานพาหนะจากทุกจุดในประเทศ ผ่านจอภาพ พร้อมทำการรายงานสภาวะของยานพาหนะนั้นๆ เช่น ตำแหน่งยานพาหนะในช่วงเวลาต่างๆ บนเส้นทางความเร็วที่ใช้ขณะขับรถ การจอดหรือหยุดรถ (ติด/ดับเครื่องยนต์) ฯลฯ หรือแม้แต่การสั่งตัดระบบไฟฟ้าเครื่องยนต์ในบางกรณี และจัดทำรายงานข้อมูลต่างๆ เพื่อให้สามารถบริหารจัดการการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนค่าใช้จ่าย อีกทั้งยังสร้างความเชื่อมั่น และบริการที่แตกต่างแก่ลูกค้าของคุณ

2. สินค้าเที่ยวกลับที่เกิดจากมีสินค้าที่ปลายทางเที่ยวไปให้ขนกลับ ได้แก่ สินค้าวัตถุดิบอุตสาหกรรมจากรถที่ไปนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดปลายทางกรุงเทพฯ-ปริมณฑล และมีสินค้ากลับจากกรุงเทพฯ-ปริมณฑล มายังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด คิดเป็น 5% ของเที่ยวไป (กำไรเที่ยวกลับโดยประมาณ 50% เทียบกับราคาขนส่งเที่ยวไป)

3. สินค้าเที่ยวกลับที่เกิดจากมีสินค้าอยู่ใกล้กับปลายทางเที่ยวไป ได้แก่ ปุ๋ยเคมี จากรถที่ไปนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดปลายทางกรุงเทพฯ-ปริมณฑล จะต้องให้รถขนส่งออกนอกเส้นทางกลับเพื่อไปรับสินค้า (ปุ๋ย) จากพื้นที่ใกล้เคียง (จังหวัดอ่างทอง) ไปส่งยังพื้นที่ใกล้เคียงก่อนกลับมานิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด คิดเป็น 10% ของเที่ยวไป (กำไรเที่ยวกลับโดยประมาณ 80% เทียบกับราคาขนส่งเที่ยวไป)

มีการบริหารสินค้าเที่ยวกลับในกลุ่มสินค้าทั้ง 5 โดยมีข้อสังเกตว่าจะมีสินค้าเที่ยวกลับอยู่ 2 ประเภทได้แก่

1. สินค้าเที่ยวกลับที่เกิดจากสินค้าเที่ยวไป ได้แก่ สินค้าทั่วไป ซึ่งเป็นความต้องการของลูกค้าในลักษณะที่ต้องการให้ขนชั้นรองสินค้ากลับด้วยเพื่อใช้ในการขนส่งครั้งต่อไป คิดเป็น 100% ของเที่ยวไป โดยจะมีการตกลงราคาที่รวมต้นทุนและกำไรเที่ยวกลับไว้แล้ว (กำไรเที่ยวกลับโดยประมาณ 20% เทียบกับราคาขนส่งเที่ยวไป)

4. สินค้าเที่ยวกลับที่เกิดจากมีสินค้ากลับจากปลายทางเที่ยวไปแต่ให้ไปส่งพื้นที่ใกล้เคียงต้นทางเที่ยวไป (เลยจากจุดพักรถ) ได้แก่ ชิ้นส่วนรถยนต์ จากรถที่ไปนิคมอุตสาหกรรม เวลโกล ปลายทางแหลมฉบัง จะต้องรับสินค้าจากแหลมฉบังออกนอกเส้นทางกลับเพื่อไปส่งสินค้า

(ชิ้นส่วนรถยนต์) พื้นที่ใกล้เคียง นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์น ซีบอร์ด (อ.ปลวกแดง จ.ระยอง) ก่อนกลับมานิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุต คิดเป็น 10% ของเที่ยวไป (กำไรเที่ยวกลับโดยประมาณ 80% เทียบกับราคาขนส่งเที่ยวไป)

จากข้อมูลข้างต้นจะพบว่าการขนส่งเที่ยวกลับแบบจากต้นทางไปปลายทางแล้วกลับมายังต้นทางนั้นมีเพียง 5% (ยกเว้นที่ตกลงตามเงื่อนไขตามข้อที่ 1) ส่วนใหญ่ยังจะต้องเป็นการหาสินค้าใกล้เคียงปลายทางกลับและยังอาจจะต้องไปส่งยังจุดที่ไม่ใช้ต้นทางแรกหรือจุดพักรถ คิดเป็นประมาณ 20% ของเที่ยวกลับทั้งหมด ทำให้ในส่วนนี้จะต้องมีต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นอีก 20-30% ซึ่งถ้าหากมีการใช้ศูนย์กลางรับกระจายสินค้า (Distribution Center, DC) เป็นการสร้างโครงข่ายเพื่อลดการออกนอกเส้นทางการขนส่ง ให้เหลือโครงข่ายการขนส่งน้อยลงและเรียบง่ายขึ้น ทำให้บริหารจัดการเส้นทางง่ายขึ้น เปิดโอกาสให้เกิดการ Consolidate สินค้าให้เต็มคันรถบรรทุก ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง เช่น แทนที่จะส่งสินค้าจากฉะเชิงเทราไปยังแต่ละจังหวัดโดยตรง ซึ่งจะทำให้เกิดการบรรทุกไม่เต็มคันในหลายเส้นทาง (ต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงขึ้น) ก็ใช้วิธีสร้างศูนย์กลางกระจายสินค้าตามจุดที่สำคัญๆ ในพื้นที่ขนส่งประจำให้เป็นจุดกระจายสินค้าอีกทอดหนึ่ง

Cluster Info

คลัสเตอร์ โลจิสติกส์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9
จังหวัดชลบุรี
โทร. 0-3878-4654-5
โทรสาร 0-3826-1201

Cluster Activities