

## Green Logistics

### โลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม

โดย ดร.ชนิต โสรัตน์

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

20 สิงหาคม 2552

**Green Logistics** หรือโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อมได้เริ่มมีบทบาทต่อกระบวนการค้า การขนส่ง และการส่งมอบสินค้า เป็นแนวโน้มของโลกในการให้ความสำคัญต่อการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการเผาผลาญพลังงานในรูปแบบต่างๆ ในภาคการขนส่ง รวมถึงการใช้บรรจุภัณฑ์ที่ไปทำลายทรัพยากรธรรมชาติอย่างสิ้นเปลืองและไม่คุ้มประโยชน์ กระแสของ Green Logistics เป็นการให้ความสำคัญต่อมิติการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ที่จะ มีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาวะโลกร้อน รวมถึง ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งเกิดจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ โดยที่กิจกรรมโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย รวบรวม จัดเก็บ กระจายสินค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับภาคการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการใช้โหมดการขนส่งประเภทใด ซึ่งส่วนใหญ่ก็ยังใช้พลังงานในรูปแบบของน้ำมันฟอสซิล ขณะที่ภาคการผลิตได้เริ่มหันกลับไปใช้พลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ซึ่งส่วนหนึ่งได้มีการพัฒนาไปสู่พลังงานที่ได้จากแสงแดด พลังงานลม ขณะที่ภาคขนส่งยังต้องพึ่งพิงการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งจะปล่อยของเสียกลับไปในรูปแบบของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

นอกจากนี้ กิจกรรมการเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บสินค้าในภาคโลจิสติกส์ ยังเกี่ยวข้องกับการใช้บรรจุภัณฑ์ในรูปแบบต่างๆ ซึ่งกว่าร้อยละ 86-88 จะอยู่ในรูปกล่องกระดาษหรือแพคเกจจิ้งที่ทำจากกระดาษ ซึ่งวัตถุดิบที่สำคัญในการผลิตกระดาษก็จะเป็นการใช้เยื่อไม้ ซึ่งล้วนแต่เป็นทรัพยากรทางธรรมชาติ **Green Logistics** จึงมุ่งเน้นไปที่การนำวัสดุที่ใช้ในการบรรจุภัณฑ์ให้สามารถนำไปรีไซเคิลใหม่ และพยายามหลีกเลี่ยงบรรจุภัณฑ์ที่ไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ไม้ปาเลทหรือแท่นรองสินค้า ซึ่งถือเป็นอุปกรณ์สำคัญในการลำเลียงสินค้า ทั้งในคลังสินค้าและการขนส่ง ส่วนใหญ่ยังทำจากวัสดุที่เป็นไม้ ถึงแม้ว่าไม้นั้นจะมาจากการทำสวนเกษตร แต่ก็ยังเป็นการรบกวนสิ่งแวดล้อม ซึ่งแนวคิดสมัยใหม่ของไม้ปาเลทที่ทำจากพลาสติกหรือกระดาษกำลังเริ่มได้รับความนิยม เพราะสามารถนำกลับมา Re-Use และหรือนำกลับมา Recycle ได้อีก

ปัจจุบันในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ยุโรป ญี่ปุ่น ได้เริ่มมีข้อกำหนดทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับ **Green Logistics** โดยเริ่มออกมาเป็นมาตรการให้ผู้นำเข้ามีความเข้มงวดในการเลือกใช้ซัพพลายเออร์ที่มีระบบ **Green Logistics** ซึ่งกระแสนี้จะยิ่งมาแรงเห็นได้จากมาตรการการนำเข้าสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์ เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องคอมพิวเตอร์ จะเริ่มมีการกำหนดให้ผู้นำเข้าจะต้องมีกระบวนการในการทำลาย หรือส่งกลับคืนซาก ให้กับประเทศที่ส่งออก ซึ่งกระบวนการโลจิสติกส์ เรียกว่า “Reverse Logistics” ซึ่งศัพท์นี้ก็มีความหมายที่กว้างกว่านี้มาก นอกจากนี้ หลาย

ประเทศเริ่มมีมาตรการบังคับใช้ไม้ปิดหน้าตู้คอนเทนเนอร์และหรือการใช้แผ่นพาเลทที่ทำจากไม้ ซึ่งถือว่าเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพราะนอกจากเป็นการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและอาจมีการปนเปื้อนแมลงที่ฝังอยู่ในเนื้อไม้ ไปกระทบกับสิ่งแวดล้อมในประเทศนั้นๆ เช่น ประเทศออสเตรเลีย และยุโรปบางประเทศ ก็ห้ามมีการใช้วัสดุเหล่านี้ อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยทั้งภาครัฐและเอกชนยังไม่ให้ความสำคัญต่อกระบวนการจัดการ Green Logistics มาเท่าที่ควร เห็นได้จากระบบการขนส่งของไทยเกือบร้อยละ 88 อยู่ในโหมดการขนส่งทางถนน ซึ่งมีการใช้น้ำมันสูงกว่าการขนส่งทางราง 3.5 เท่า และสูงกว่าการขนส่งทางน้ำถึง 7 เท่า ซึ่งการขนส่งทางรถไฟมีสัดส่วนอยู่เพียงร้อยละ 2 ซึ่งถือว่าต่ำมาก ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงกว่าประเทศคู่แข่ง ซึ่งการใช้น้ำมันในภาคการขนส่ง มีปริมาณที่สูงกว่าภาคการผลิต นอกเหนือจากการที่ทำให้ประเทศไทยต้องเสียเงินตราต่างประเทศในการนำเข้าน้ำมันแล้ว ยังส่งผลต่อสภาวะมลพิษทางอากาศ ยิ่งจังหวัดใดอยู่ในพื้นที่ที่เป็น HUB ของการขนส่งและกระจายสินค้า ก็จะได้รับผลกระทบมากเป็นทวีคูณ ทั้งนี้ แนวคิดเกี่ยวกับการบริหารจัดการ Green Logistics จะเกี่ยวข้องกับ

1. **Eco-Drive** ในการสร้างจิตสำนึกในการขับขี่ของพนักงานขับรถบรรทุก เพื่อลดสภาวะการใช้น้ำมันสิ้นเปลือง และการดูแลเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ที่จะไม่ปล่อยไอเสียรบกวนสิ่งแวดล้อม
2. **Backhaul & Full Truck Load** เกี่ยวข้องกับการจัดการใช้ประโยชน์จากการใช้เชื้อเพลิงให้ได้อัตราประโยชน์สูงสุด ด้วยการลดการขนส่งเที่ยวเปล่าและการบรรทุกสินค้าให้เต็มรถ แต่ก็ต้องไม่เกินพิกัดน้ำหนักที่กฎหมายกำหนด เพราะการที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินพื้นถนนรองรับได้ ก็ถือเป็นการทำลายสิ่งแวดล้อมเช่นกัน
3. **Eco-Packaging** เป็นการเลือกใช้บรรจุภัณฑ์ และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการลำเลียงสินค้า ที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ และหรือนำกลับมารีไซเคิลในกระบวนการผลิตได้ใหม่
4. **Modal Shift** การปรับเปลี่ยนระบบการขนส่งไปสู่โหมดที่ประหยัดพลังงาน ซึ่งเกี่ยวข้องกับภาครัฐที่จะต้องเร่งให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ทางแม่น้ำ และทางชายฝั่งทะเล

ทั้งนี้ เรื่องของ Green Logistics นอกเหนือจากภาครัฐจะต้องเร่งออกกฎหมายและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางราง ในภาคเอกชนจะเกี่ยวข้องกับจิตสำนึกในการรักษาภาวะแวดล้อม เป็นเรื่องของบรรษัทภิบาลหรือ Good Governance โดยการใช้พลังงานที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด เช่น การปรับเปลี่ยนเชื้อเพลิงของรถบรรทุกเป็น NGV ซึ่งอาจจะต้องลงทุนปรับเปลี่ยนเครื่องหลายแสนบาท แต่ในระยะยาวก็คุ้มค่าทั้งต่อต้นทุนที่ลดลงและผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อม กระแสของ Green Logistics คงจะเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และภาคผู้ส่งออกจะต้องให้ความสำคัญ ซึ่งในอนาคตอันใกล้หลายประเทศจะใช้เป็นข้อจำกัดในรูปแบบของ NTB หากไม่ปรับตัวก็จะส่งผลกระทบต่อการค้าเงินธุรกิจในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

\*\*ข้อมูลเพิ่มเติมสามารถดูได้จาก [www.tanitsorat.com](http://www.tanitsorat.com)\*\*