

## การลดต้นทุนโลจิสติกส์ด้วยการลดขนส่งเที่ยวเปล่า (Back Haul)

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

ต้องเข้าใจว่าภาคการขนส่งไทย 88% อยู่ในหมวดการขนส่งทางถนน ซึ่งต้นทุนสูงกว่าการขนส่งทางเรือ 7 เท่า และสูงกว่าทางราง 3 เท่า ขณะที่ประเทศไทยเรายังไม่มีแนวทางชัดเจนในการปรับเปลี่ยนการขนส่งไปสู่ทางรางมากกว่าที่เป็นอยู่อย่างไร ซึ่งการขนส่งทางรางปัจจุบันมีสัดส่วน 2.3% การปรับเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางรางจะต้องใช้เวลามากกว่านี้ เพราะปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนการขนส่งทางน้ำรวมกันประมาณ 10% ซึ่งการขนส่งทางน้ำการปรับเปลี่ยนมากกว่านี้คงต้องใช้ระยะเวลาในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เช่น การสร้างท่าเรือชายฝั่ง การขนส่งทางถนนจึงต้องอยู่กับประเทศไทยอย่างน้อย 10 ปี ประเด็นก็คือ ทำอย่างไรจะลดต้นทุนขนส่งทางถนนภายใต้ราคาน้ำมันที่สูง ทั้งนี้ การขนส่งทางถนน นอกเหนือจากการปรับลดการใช้พลังงานทดแทน ปรับใช้การสร้างถนน โครงสร้างต่าง ๆ ยังต้องมองเรื่องต้นทุนการขนส่งเที่ยวเปล่า ซึ่งประเทศไทยไม่ชัดเจนว่าตัวเลขเป็นเท่าใด แต่ประมาณการว่าน่าจะประมาณ 30-40% หรือบางตัวเลขจะบอกว่า 60% ด้วยซ้ำไป ในประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานไหนมาวิจัยว่าการขนส่งเที่ยวเปล่าของประเทศไทยมีกี่เปอร์เซ็นต์ ส่วนของต่างประเทศจะอยู่ที่ประมาณ 20-30% (ในประเทศที่พัฒนาแล้ว) หากจะมาดูว่าการลดต้นทุนขนส่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์โดยเอาโมเดลของการขนส่งเที่ยวเปล่ามาใช้ โดยจะต้องมีระบบการจัดการ โดยการขนส่งเที่ยวเปล่าจะต้องมีการบริหารจัดการอย่างน้อยก็ 2-3 ส่วน คือส่วนแรก ด้านข้อมูลข่าวสาร (Information Flow) ปัญหาใหญ่ที่ประเทศไทยไม่สามารถพัฒนาระบบการขนส่งเที่ยวเปล่าได้ เกิดจากขาดการบูรณาการทางข้อมูล วารรถที่ขนส่งสินค้าไปส่งแต่ไม่มีสินค้าในขากลับ ข้อมูลไม่สามารถถึงกันถึงแม้จะมีโทรศัพท์มือถือ แต่ก็ยังมีข้อจำกัดมาก จำเป็นต้องมีระบบตรวจสอบวารรถอยู่ตรงไหน จึงต้องมีระบบซอฟต์แวร์ GPS , การบริหารจัดการตารางรถ ใสโมเดลเป็น Area Base เช่น สินค้าที่ชลบุรี มี Demand ต้องมีโปรแกรมตัวหนึ่งว่ามีรถขนส่งที่อยู่ในละแวกนั้นมีเที่ยวเปล่ากลับมาและสามารถให้ข้อมูลสารสนเทศที่ Matching กัน ซึ่งต้องเป็นเรื่องการออกแบบโปรแกรม ที่จะให้เชื่อมโยงไปถึงกัน อย่างที่สองคือ เรื่องมาตรฐาน (Standardize) ระบบการขนส่งเที่ยวเปล่าในไทยไม่สามารถขับเคลื่อนได้ เพราะมาตรฐานของรถที่จะไปรับสินค้ามีศักยภาพแตกต่างกันในเรื่องของมาตรฐาน คำว่ามาตรฐานในที่นี้คือ ข้อตกลงเรื่องมาตรฐานรถ , มาตรฐานคนขับ , มาตรฐานเอกสารที่คนขับต้องลงชื่อรับ-ส่งเอกสารต่าง ๆ รวมทั้งคู่มือในการทำงานในโรงงานที่เรามีข้อตกลงไว้ เช่น พื้นที่จอดรถ , มาตรฐานความปลอดภัย , มาตรฐานสุขอนามัย หรือในแง่ความปลอดภัย รวมทั้ง มาตรฐานด้านเอกสาร มาตรฐานคนขับ มาตรฐานรถ จะตรงกันกับข้อตกลงหรือสัญญาหรือไม่ เพราะรถไปจอดแล้วอาจไม่สามารถขึ้นของได้เลย จะต้องมีการเงื่อนไขอย่างไร ต้องทำอย่างไรก่อน ต้องกรอกเอกสารอย่างไร การควบคุมสินค้าไม่ให้เสียหายการรับผิดชอบ ซึ่งเป็นเรื่องประเทศไทยจะต้องผ่านตรงนี้ไปให้ได้ก่อน ซึ่งประเทศไทยกับต่างประเทศ มีความแตกต่างกันมาก อย่างที่สาม คือ การตกลงให้ได้เรื่องความเชื่อถือ (Reliability) คือจะสร้างอย่างไรให้ผู้รับบริการเอารถ Sub Contact มารับสินค้าที่เขาไม่รู้จัก ว่าหากรับสินค้าแล้วจะส่งมอบตรงเวลาหรือไม่ หัวใจของการขนส่งที่สำคัญคือเรื่อง Just in Time หรือ 5'R . Right time , Right

Place ,Right Quantity , Right Quality, Right Price การส่งของถูกต้อง ทันเวลาที่กำหนด ตรงนี้จะสร้างความเชื่อถือให้ผู้ใช้บริการเชื่อมั่นได้อย่างไร ผู้รับบริการจะต้องยินยอมในการใช้ Subcontract ด้วย ในต่างประเทศค่อนข้างจะทำได้ดี เพราะผู้ให้บริการของเขาจะเป็นรายใหญ่ ไม่ใช่รายย่อยมารวมกัน **ส่วนสุดท้ายคือประเด็นการรับผิดชอบ (Liability)** หากสินค้าไปเสียหาย ใครจะเป็นผู้รับภาระ เพราะการขนส่งเที่ยวเปล่าจะใช้โปรแกรมเป็นตัวจับ แต่รถที่มารับของเป็นคนละคู่สัญญากับผู้ให้บริการ ซึ่งหากไม่มีการตกลงกันย่อมจะหาคนรับผิดชอบ แนวทางพัฒนาดีจะต้องมีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือที่เป็น Contract ครอบคลุมเรื่องในประเด็นต่างๆทั้งหมดที่กล่าวมา เป็นหลักประกันว่าเราจะได้รับบริการที่น่าเชื่อถือ