การบริหารคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า

โดยธนิต โสรัตน์

ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

25-2008

The freight transport

ระบบขนส่งสินค้า

องค์ประกอบของการจัดการขนส่ง

- Place Utility อรรถประโยชน์ด้านสถานที่
- Time Utility อรรถประโยชน์ด้านเวลา
- Condition Utility คืออรรถประโยชน์จากการส่งมอบสินค้าตรงตามเงื่อนไข

ลักษณะของผู้ประกอบการขนส่ง

- Inhouse transport service คือการขนส่งสินค้าโดยหน่วยงานภายในองค์กร เป็นผู้ดำเนินการเอง
- Outsourcing transport service เป็นการจัดจ้างกลุ่มบุคคลหรือบุคคลหรือธุรกิจภายนอกให้เป็นผู้บริการด้านการขนส่งสินค้า ในฐานะเป็นมืออาชีพด้านการขนส่ง (Professional Transport Service Provider)

Liability of Freight Transport
ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการขนส่ง

- **Damage and lost Liability** เป็นการรับผิดชอบ การชดใช้ต่อความเสียหายทั้งบางส่วนหรือทั้งหมด ซึ่งเกิดจากความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นภายใต้ความรับผิดชอบของ Freight Logistics Service Provider

- **Value Responsibility** คือความรับผิดชอบของผู้ให้บริการขนส่งต่อความเสียหายที่อาจเกิดจากพนักงานขับรถ หรือนายเรือ , กัปตัน , ไต้ก๋งเรือหรือผู้ควบคุมพาหนะขนส่ง , อุปกรณ์เคลื่อนย้ายสินค้าทั้งที่เคลื่อนที่ได้และเคลื่อนที่ไม่ได้ ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าและความเสียหายต่างๆที่เกิดขึ้น

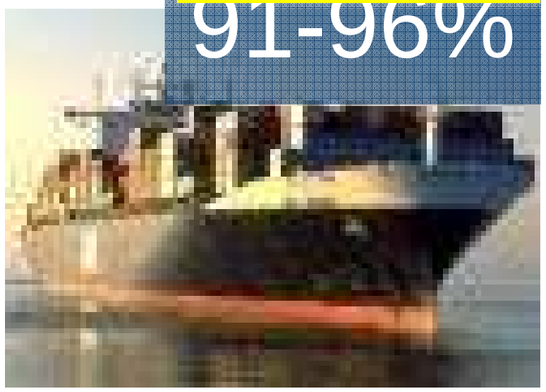
- **Scope of Liability** ขอบข่ายความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง หมายถึง ความเสียหายซึ่งก่อให้เกิดความเสียหาย กับตัวสินค้าและส่วนประกอบที่ติดมากับตัวสินค้า รวมถึงความเสียหายกับลูกค้า หรือกับบุคคลภายนอก หรือกับสาธารณะ

Liability of Freight Transport
ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการขนส่ง

- Intermode liability ความรับผิดชอบที่ผู้ให้บริการขนส่งซึ่งอาจมีการว่าจ้าง Sub contact มาเป็นผู้ให้บริการรับช่วงหรือลักษณะการขนส่งสินค้า แบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Model Transport Operator)
- Just in time liability เป็นข้อตกลงในการที่ผู้ให้บริการขนส่งจะต้องชดเชย หรือชดใช้ความเสียหาย อันเกิดจากการไม่สามารถส่งสินค้าถึงสถานที่และตามเงื่อนเวลา ซึ่งได้มีการตกลงกัน

ประเภทและสัดส่วนการใช้การขนส่ง









Sea Transport

การขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

1. **การขนส่งทางทะเลถือเป็นการขนส่งหลัก** สำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ โดยมีปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเล จะมีประมาณร้อยละ 93.60 ของประเภทการขนส่ง (Mode) ทั้งหมด
2. **การขนส่งทางทะเลจัดเป็นประเภทการขนส่งที่มีต้นทุนประหยัดกว่าการขนส่งประเภทอื่น** เนื่องจาก ขนาดของเรือซึ่งสามารถรับน้ำหนักสินค้าในการขนส่งเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economy of scale)
3. **ไม่ต้องมีการลงทุน ในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน** เหมือนกับการขนส่งทางถนนหรือทางราง เนื่องจากเรือสามารถจะขับเคลื่อนไปตามชายฝั่งทะเล หรือทะเลเปิด

ประเภทเรือที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

- Conventional Ship เป็นลักษณะเรือที่มีการแบ่งพื้นที่ภายในเรือเป็นช่องๆ ที่เรียกว่าระวางเรือหรือ Hatch
- Tank Ship เป็นเรือสินค้าที่ออกแบบสำหรับเก็บสินค้าที่เป็นสินค้าประเภทของเหลว (Liquid Cargoes)
- Container Ship เป็นเรือที่มีการออกแบบระวางเรือ (Hatch) สำหรับเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Box)
- Roll On / Roll Off Ship (RO/RO) เป็นเรือซึ่งใช้ในการขนส่งยานยนต์
- Tramp Ship เป็นการขนส่งทางทะเลแบบเหมาลำที่เรียกว่า Chartering โดยมีนายหน้าหรือ Broker ทำหน้าที่ในการจัดหาเรือ




MOL
MOL
HYUNDAI
HYUNDAI
HYUNDAI
APL
OOCL


HYUNDAI
HYUNDAI
SPARC S 1B


GLORY
EVERGREEN







Bulk





Container Vessel

Refer Vessel





Vehicles Vessel





Ro-Ro





General Vessel

รูปแบบเรือที่ใช้ในการขนส่งทางแม่น้ำ

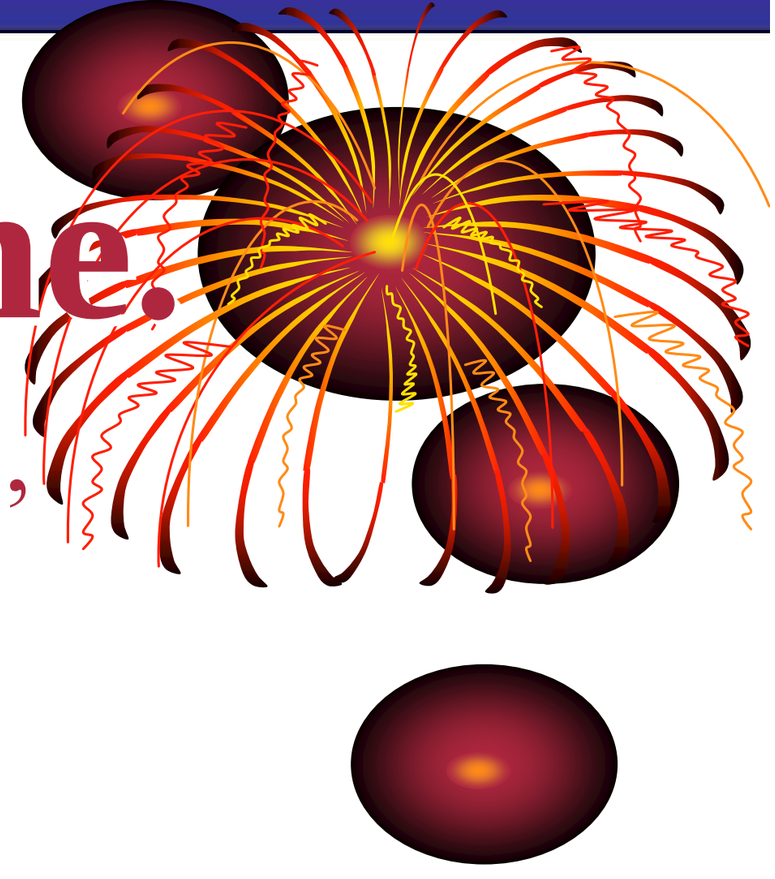
- COASTAL SHIP เป็นเรือขนส่งสินค้าขนาดเล็ก การบรรทุกน้ำหนักประมาณ 1,000 – 1,500 เมตริกตัน ใช้ในการขนส่งสินค้าเลียบชายฝั่งทะเล และเข้าไปในแม่น้ำ ซึ่งมีความลึกประมาณ 5-6 เมตร
- Barge เป็นเรือที่ทำด้วยเหล็กขนาดประมาณ 300-500 ตัน มีระวางเก็บสินค้าแบบ Single Hatch **สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตนเอง** แต่จะไม่มีเครนในการยกสินค้า เรือประเภทนี้เหมาะในการขนส่งทางแม่น้ำ , หรือ เลียบชายฝั่งทะเล
- Lighter หรือเรือลำเลียง บางครั้งก็เรียกว่า “เรือโป๊ะ” เป็นรูปแบบเรือสินค้า มีโครงสร้างเป็นเหล็ก ออกแบบมาให้เรือทั้งลำทำหน้าที่เป็นระวางเรือ ฝาระวางจะไม่มี ขนาดบรรทุกได้ตั้งแต่ 200-400 ตัน
- **เรือฉลอม** เป็นเรือที่ต้องลากจูงลักษณะเรือที่ทำด้วยไม้สามารถบรรทุกสินค้าได้ 300 เมตริกตัน ใช้ในการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำที่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน ซึ่งมีระดับน้ำที่ตื้น
- **เรือกระแชง หรือเรียกว่า “เรือต่อ”** จะมีขนาดเล็กกว่า บรรทุกได้ประมาณ 200 เมตริกตัน โดยจะมีกราบเรือที่ที่เรียกว่า “เลียบ” ใช้เป็นทางเดินมี “บังใบ” เป็นแผ่นไม้กั้นกันคนตกน้ำ


2 7:00 AM

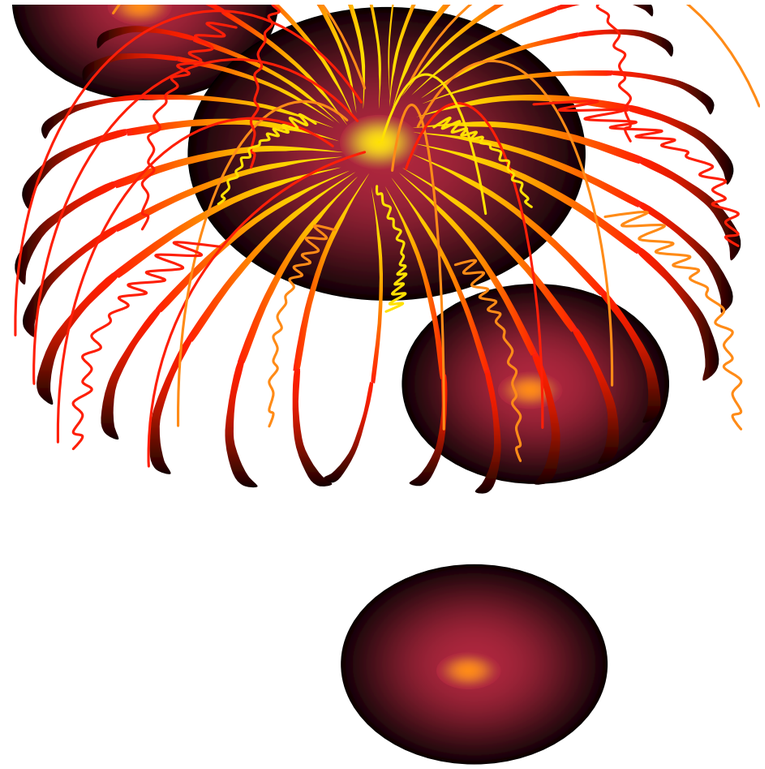
การจัดการขนส่งมีประสิทธิภาพ ก็จะส่งผลต่อการลดลงช่องว่างของระยะเวลาส่งมอบสินค้า (Transport Lead Time GAP) ก็จะไปกดดันให้สินค้าคงคลังลดลง

JIT : Just In Time.

การส่งมอบแบบทันเวลา ถูกต้อง ,
ถูกสถานที่ ตรงความต้องการ
ภายใต้ต้นทุนที่แข่งขัน



“Delivers the right items at the right place in the right need by the right time with the right cost”



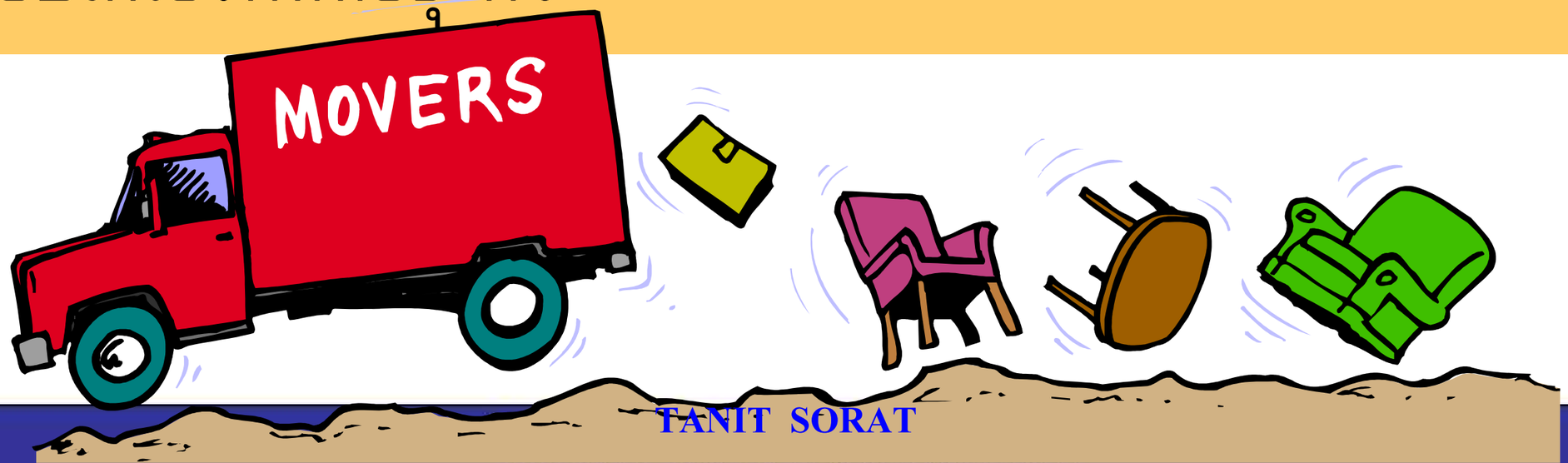
JIT Key Factor.

- o **What they want?**
- o **When they want?**
- o **Where they want?**
- o **Quality they want?**
- o **Quantity they want?**

“ส่งมอบสินค้าเมื่อมีความต้องการใช้จริงเท่านั้น”

เป้าหมายของ Just in Time

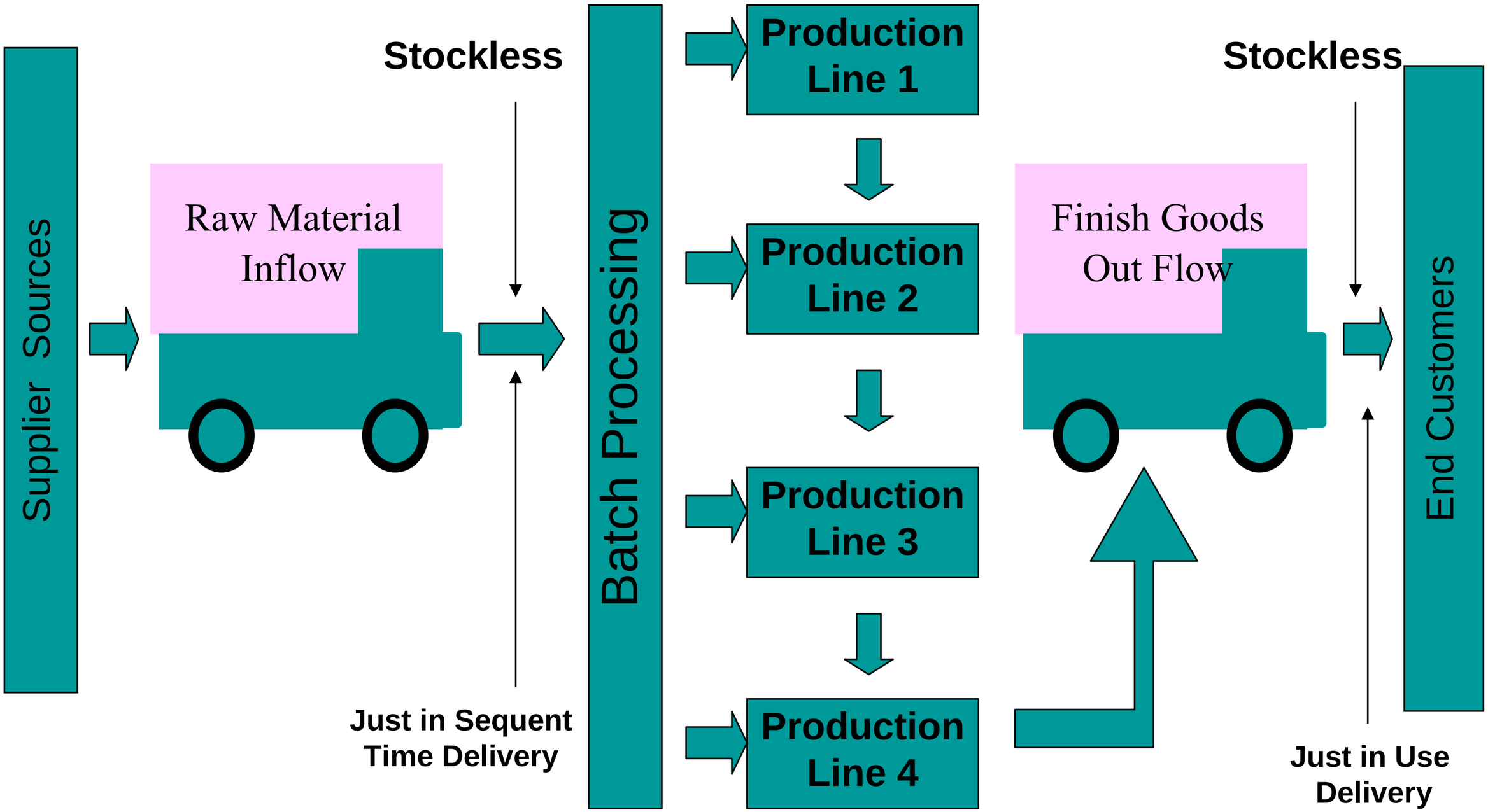
- **Economies of Speed** เป็นการประหยัดด้วยการ JIT Value
- **Information Integration** เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารมีความเป็นบูรณาการ
- **Productive Utility** อรรถประโยชน์ของการเพิ่มผลผลิต
- **Customs Efficient Response** เป้าหมายเพื่อให้ลูกค้ามีความตอบสนองที่ดีต่อธุรกิจ



Shipper's Risk
ความเสี่ยงภัยของผู้ส่ง-รับสินค้า

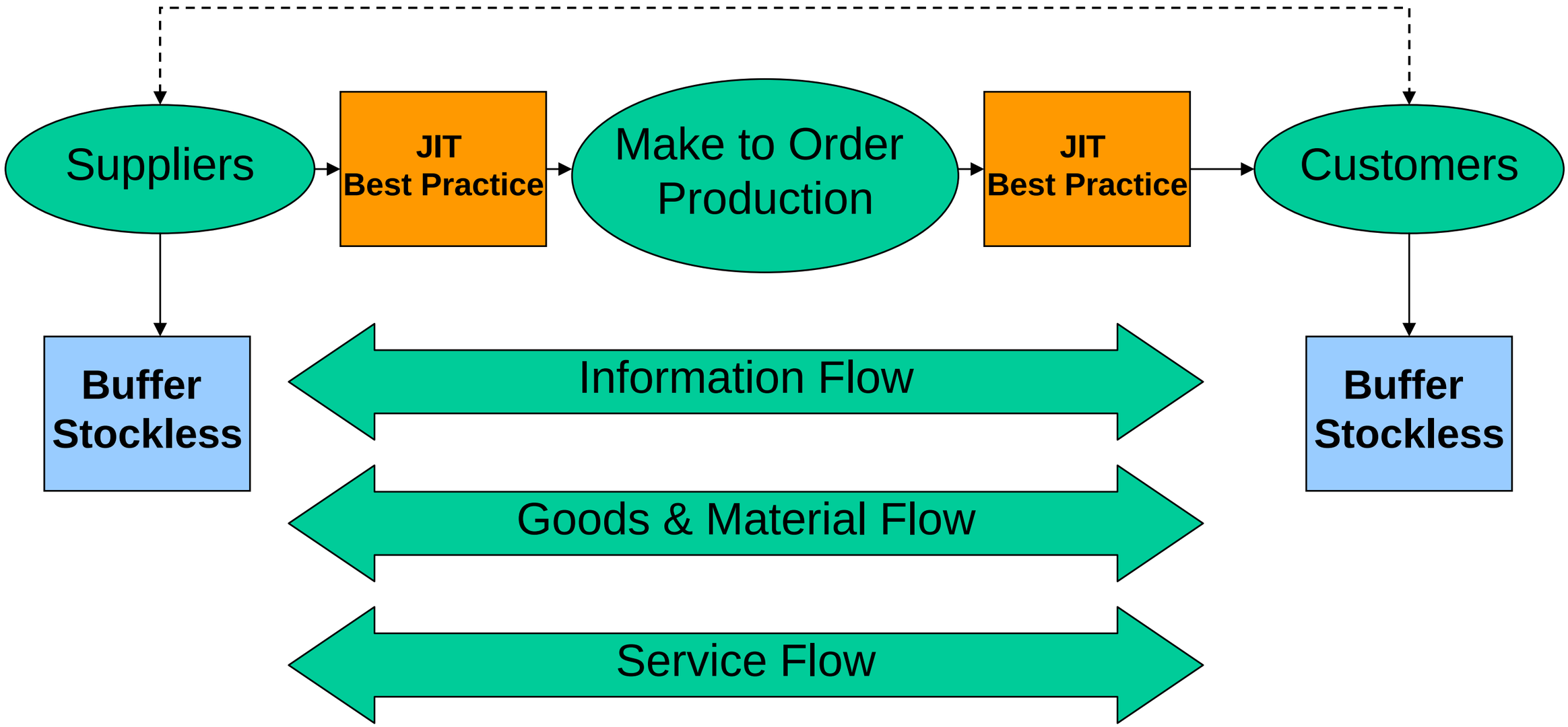
1. **Right Place** — **ส่งมอบถูกสถานที่**
2. **Just in Time** — **ส่งมอบทันเวลา**
3. **Right Quantity** — **จำนวนถูกต้อง / Loss**
4. **No Damage & loss** — **สินค้าส่งมอบไม่เสียหาย / ไม่หาย**
5. **Cargoes Handling** — **การดูแลสินค้า**
6. **Intermodal Change** — **การเปลี่ยนรูปแบบขนส่ง**
7. **Reliability** — **ความน่าเชื่อถือ**
8. **Security** — **ความปลอดภัย**

การลดสินค้าคงคลังด้วยการผลิตแบบลีน

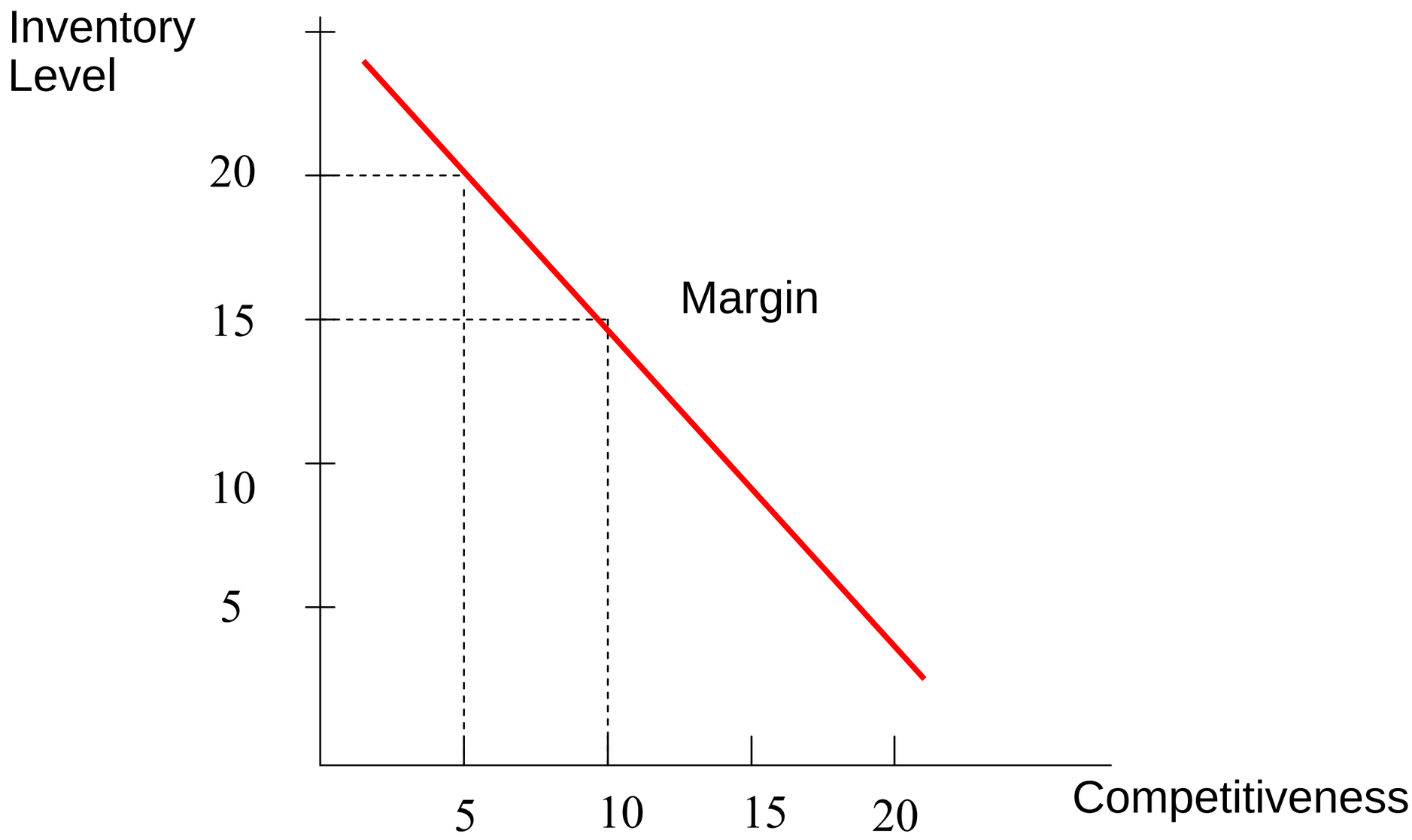


การบูรณาการในโซ่อุปทานโลจิสติกส์

Chain Integration



ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง จะมีผลต่อยอดขายที่เพิ่มขึ้น



โลจิสติกส์เป็นการจัดการ Cost & Defect

Margin Profit = Price - Cost

Business = Price - Defect

Sustainable



END