

## บทที่ 5

### สรุป ปัญหาและข้อเสนอแนะ

#### สรุป

จากการวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งและความต้องการของสินค้าแล้วพบว่า มีปริมาณรถเทรลเลอร์ที่ใช้ในการขนส่งรถยนต์วิ่งกระจายไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศทุกวัน และมีจำนวนหลายเที่ยวต่อวัน ซึ่งสามารถที่จะรองรับความต้องการทางการขนส่งของสินค้าได้อย่างเพียงพอ และในส่วนสินค้าที่จะทำการขนส่งนั้น จะมีการขนส่งกลับมาในรูปของการขนส่งรูปแบบใหม่และการขนส่งรูปแบบเดิมผสมกันไป เนื่องจาก จำนวนของรถเทรลเลอร์ที่วิ่งไปรับสินค้านั้น จะต้องมาจากการขนส่งรถยนต์ที่มีกระจายไปทั่วประเทศ (จะได้ไม่มีการวิ่งรถเปล่าเพื่อไปรับสินค้า) ซึ่งความต้องการในการขนส่งสินค้าจะมีมากกว่าปริมาณรถเทรลเลอร์ที่วิ่งไปรับสินค้า (ในกรณีนี้ผู้ใช้บริการการขนส่งจะได้รับคำยืนยันจากผู้จัดการขนส่งเป็นเวลาล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน) และจะได้ค่าขนส่งในราคาที่ถูกลงกว่าการขนส่งรูปแบบเดิม

ผลการวิเคราะห์กลยุทธ์ ความสามารถทางการแข่งขันเปรียบเทียบระหว่างอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์ พบว่า การบูรณาการขนส่งสามารถที่จะสร้างความสามารถทางการแข่งขันได้ เนื่องจากในสถานการณ์ปัจจุบันที่ราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้น ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมขนส่งต่างได้รับผลกระทบโดยพร้อมเพรียงกัน แต่จากแนวคิดการบูรณาการการขนส่งจะเป็นการหาสินค้าเพื่อเข้ามาทดแทนต้นทุนในการวิ่งเที่ยวเปล่า ซึ่งในส่วนของต้นทุนค่าขนส่งกรณีต้นทุนของน้ำมัน เชื้อเพลิงจะคิดเป็นประมาณ ร้อยละ 40 ของต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด และถ้าน้ำมันเชื้อเพลิงมีค่าสูงขึ้น ก็จะทำให้ต้นทุนในการวิ่งเที่ยวเปล่าเพิ่มขึ้นตามไปด้วย และทางผู้ว่าจ้างก็จะเสียเงินจำนวนนี้ไปโดยเปล่าประโยชน์

ผลการวิเคราะห์รายได้ส่วนเพิ่มจากการขนส่งโดยยกตัวอย่างการขนส่งยางพาราจากจังหวัดสงขลาขึ้นมายังโรงงานในแถบจังหวัดกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพบว่า สามารถลดต้นทุนในเที่ยวเปล่าของอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์ได้ร้อยละ 100 และยังเพิ่มรายรับจากการวิ่งรถเที่ยวเปล่ากลับให้เป็นการวิ่งรถเที่ยวหนักกลับซึ่งจะมีรายได้เพิ่มขึ้นเที่ยวละประมาณ 7,040 บาทต่อเที่ยวต่อคัน ซึ่งเมื่อกำนวณเป็นรายปีจะสูงถึง 591,360 บาทต่อปีต่อคัน แต่ถ้าบริษัทขนส่งรถยนต์ไม่คิดหักลดต้นทุน เที่ยวเปล่ากลับก็จะทำให้บริษัทมีรายได้ส่วนเพิ่มเพิ่มขึ้นเที่ยวละประมาณ 20,000 บาทต่อเที่ยวต่อคัน ซึ่งเมื่อกำนวณเป็นรายปีจะสูงถึง 1,680,000 บาทต่อปีต่อคัน

**ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการบูรณาการการขนส่ง** สามารถแบ่งเป็นประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

## 1. สภาพธุรกิจและการแข่งขัน

### 1.1 การแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการโรงประกอบรถยนต์

เนื่องจากในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์นั้น ผู้ประกอบการแต่ละรายจะเป็นลักษณะของธุรกิจข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนในประเทศไทย และจัดได้ว่าเป็นนักลงทุนรายใหญ่ มีเงินลงทุนหลายหมื่น ๆ ล้าน ซึ่งแต่ละโรงงานเป็นโรงงานขนาดใหญ่ มีการผลิตต่อเนื่องจำนวนมาก และที่สำคัญก็ยังเป็นคู่แข่งกันในตลาดประเภทเดียวกัน ตัวอย่างเช่น เมื่อบริษัทหนึ่งออกรถมาเพื่อทำตลาดการกับผู้มีรายได้ระดับปานกลาง อีกบริษัทหนึ่งก็จะมีแผนออกรถมาเพื่อดึงกำลังซื้อของลูกค้าระดับเดียวกันเช่นกัน ตัวอย่างเช่น โรงประกอบรถยนต์ฮอนด้า ออกรถรุ่น ฮอนด้า ซิตี้ โรงประกอบรถยนต์โตโยต้าก็ออกรถรุ่น โตโยต้า วีโอส และในอนาคตรถคันโตโยต้า โรงประกอบรถยนต์เจนเนอรัลมอเตอร์ ประเทศไทย ก็จะทำการรถยนต์เซฟโรเลต์ เอวีโอ มาเป็นคู่แข่งกับทั้ง 2 ยี่ห้อดังที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า ในธุรกิจการผลิตรถยนต์นั้นมีการแข่งขันที่รุนแรงเป็นอย่างมาก ไม่มีค่ายรถยนต์ไหนยอมกันอย่างง่ายดาย ซึ่งทั้งนี้อุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์ก็รวมอยู่ในอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ด้วย กล่าวคือ ทางโรงประกอบรถยนต์จะมีการว่าจ้างบริษัทขนส่งรถยนต์ให้เข้ามาจัดการดูแลเรื่องการขนส่งรถยนต์ที่ประกอบสำเร็จรูปแล้วส่งไปยังศูนย์ตัวแทนจำหน่ายต่าง ๆ ทั่วประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์จะอยู่ภายใต้แนวคิดคำสั่งของโรงประกอบรถยนต์อีกชั้นหนึ่ง ซึ่งทางโรงประกอบรถยนต์ก็ได้มีสัญญาให้ทำการขนส่งเฉพาะรถยนต์ของโรงประกอบรถยนต์แต่ละแห่งเพียงอย่างเดียวในเที่ยวไป ห้ามทำการขนส่งร่วมกับรถยนต์ของค่ายคู่แข่งเด็ดขาด และในเที่ยวกลับทางโรงประกอบรถยนต์ก็ยินดีที่จะจ่ายค่าขนส่งเที่ยวเปล่ากลับมา โดยที่ไม่สนใจว่าจะเกิดประโยชน์หรือไม่ก็ตาม และทางผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการขนส่งรถยนต์นั้นก็ยินดีที่จะวิ่งเปล่ากลับมาเช่นกัน เนื่องจากทางบริษัทขนส่ง รถยนต์ก็ไม่ขาดทุน ซึ่งสุดท้ายแล้วผู้ที่แบกภาระค่าใช้จ่ายนี้ก็คือลูกค้าที่ทำการซื้อสินค้านั่นเอง ทั้งนี้ยังส่งผลให้เกิดการสิ้นเปลืองพลังงานโดยไม่จำเป็นอีกด้วย

### 1.2 สภาพของอุตสาหกรรมยางพารา

อุตสาหกรรมการผลิตยางพาราเพื่อนำมาแปรรูปเป็นชิ้นส่วนต่าง ๆ นั้น จะมีโรงงาน ส่วนใหญ่ในการแปรรูปยางพารา ตั้งอยู่ในเขตภาคใต้ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นในจังหวัดตรัง สงขลา นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ซึ่งโรงงานที่ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดเหล่านี้ เป็นบริษัทที่อยู่ในเครือเดียวกันทั้งหมด ซึ่ง ณ จุดนี้ ทางบริษัทจึงมีการจัดตั้งบริษัทขนส่งในเครือขึ้น และก็ทำให้การขนส่งยางพาราขึ้นมายังโรงงานที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเมื่อรถบรรทุกวิ่งมาส่งแล้วก็

จะทำการวิ่งเปล่ากลับไปอีกเช่นกัน จึงก่อให้เกิดการสิ้นเปลืองพลังงาน โดยไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มต่อสินค้าแต่อย่างใด แต่ทางบริษัทขนส่งก็ต้องยอมจ่ายเงิน ณ จุดนี้ ไปซึ่งก็จะกลายเป็นต้นทุนที่ไม่จำเป็นคล้ายกับกรณีของอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ เช่นกัน

## 2. กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

ในส่วนของกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องนั้นมีระบุไว้ในกฎระเบียบที่เกี่ยวกับการดำเนินงานทางทะเบียนและภาษีรถขนส่ง พบว่าสามารถที่จะเปลี่ยนแปลงประเภทการบรรทุกของรถบรรทุกได้ โดยที่ถ้ารถบรรทุกที่มีการจดทะเบียนรูปแบบใหม่นั้นมีการเสียภาษีที่แพงกว่า ผู้ประกอบการขนส่งก็จะเสียภาษีเพิ่ม กรณีประเภทใหม่มีอัตราภาษีสูงกว่าเดิม ซึ่งทางผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์น่าจะต้องการเสียภาษีที่แพงกว่าเดิมเนื่องจาก รถบรรทุกเหล่านั้นสามารถที่จะรับบรรทุกสินค้าที่มากหลากหลายมากขึ้นและสามารถสร้างรายได้ส่วนเพิ่มให้กับทางบริษัทได้ และยังสามารถช่วยประเทศชาติลดการใช้พลังงานลงได้เป็นจำนวนมากเช่นกัน

## 3. การประกันภัย

บริษัทขนส่งจำเป็นที่จะต้องมีการทำสัญญากับบริษัทประกันภัยและค่าเบี้ยประกันจะต้องสูงขึ้นอย่างแน่นอนเนื่องจากทางบริษัทประกันจะต้องแบกรับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากตัวสินค้าที่ทางบริษัทขนส่งรับบรรทุกกลับมาในเที่ยวกลับด้วย ซึ่งทางบริษัทประกันภัยก็มีแนวโน้มที่จะรับกับการประกันในลักษณะนี้เช่นกัน เนื่องจากจะทำบริษัทสามารถเก็บเบี้ยประกันได้อย่างเต็มที่จากเที่ยวไปและกลับของการขนส่งหนึ่งเที่ยว

## ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

### 1. บทบาทของภาคเอกชน

การขนส่งจัดได้ว่าเป็นบริการที่มาพร้อมกับความต้องการของสินค้า ซึ่งถ้าขาดการขนส่งแล้วสินค้านั้นก็จะไม่มีความหมายทันที เนื่องจากสินค้านั้น ไม่ได้อยู่ในที่ที่มันควรจะอยู่ เพื่อตอบสนองความต้องการ ดังนั้นสินค้ากับการขนส่งจึงไม่สามารถที่จะแยกออกจากกันได้อย่างเด็ดขาด ถึงแม้ว่า ต้นทุนค่าขนส่งจะมีค่าเพิ่มมากขึ้นเท่าใด ถึงกระนั้นแม้ว่าต้นทุนค่าขนส่งจะเพิ่มขึ้นเท่าไร สุดท้ายก็จะ ถูกผลกระทบมายังผู้บริโภคที่ออกมาในลักษณะของการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้านั่นเอง ซึ่งทางผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ควรที่จะหันมาจับมือกัน ในส่วนของการขนส่งนี้ เพื่อที่จะช่วยลดต้นทุนในด้านนี้ลง สามารถที่จะใช้การขนส่งรถที่วิ่งไปจังหวัดเดียวกันร่วมกันได้ เพราะว่า เมื่อรถผ่านจุด Part to Sell มาแล้วก็แสดงว่ารถพร้อมที่จะทำการขาย ความลับของทางบริษัทหรือลิขสิทธิ์ สิทธิประโยชน์หรือจุดเด่นที่ทางคู่แข่งจะดึงเอาไปเพื่อลอกเลียนแบบก็ไม่สามารถที่จะทำได้อยู่แล้ว ผู้ทำการศึกษาใครที่จะขอให้ผู้ประกอบการขนส่งรถยนต์มองว่า การ

ใช้รถเทรลเลอร์ร่วมกันนั้นก็เหมือนการใช้ถนนร่วมกันทางเดียวกันไปด้วยกันรวมพลังหารสอง ซึ่ง  
จะส่งผลดีในการช่วยประเทศชาติประหยัดพลังงานรวมถึงช่วยให้ผู้บริโภคไม่ต้องแบกรับต้นทุน  
ทางอ้อมที่แฝงมากับค่าขนส่งนี้ด้วย และทางผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์สามารถที่  
จะเอาเงินที่มาเสียกับค่าขนส่งที่ไม่คุ้มค่านี้นำไปทำการแข่งขันกันถึงเทคโนโลยีในการพัฒนาออกมา  
มาแข่งขันกันเพื่อประโยชน์ต่อผู้บริโภคและประเทศชาติต่อไปจะเป็นการดีกว่า

## 2. บทบาทของภาครัฐ

เนื่องจากในสถานการณ์ปัจจุบันราคาน้ำมันได้มีการขยับตัวสูงขึ้นและมีแนวโน้มว่าจะ  
ขยับขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งเป็นอย่างมาก ดังนั้นรัฐบาลจึงต้องพยายาม  
ที่จะส่งเสริม ผลักดันให้มีการลดทอนต้นทุนในทุกอุตสาหกรรมการขนส่งอย่างจริงจัง ซึ่งในแต่ละ  
อุตสาหกรรมการขนส่งนั้นจะมีการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน แต่ก็จำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุง  
บางจุดและหาจุดที่เหมาะสมที่สามารถรองรับการขนส่งระหว่างกันได้ เพื่อเป็นการช่วยประหยัด  
พลังงานลงไปได้ถึงที่สุด