

Intermodel Integration – Responding to Market Needs

การปรับเปลี่ยนโหมดขนส่งต้นทุนต่ำแบบบูรณาการ

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP

08-08-08

ผลกระทบจากการปรับราคาของน้ำมันตลาดโลกอย่างรุนแรง ได้ส่งผลให้เกิดวิกฤติเศรษฐกิจ ซึ่งถือเป็น “Oil World Crisis” ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตมีการปรับตัวสูงขึ้นในบางอุตสาหกรรมมีการปรับตัวสูงขึ้นถึงกว่าร้อยละ 80 โดยราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นส่งผลกระทบโดยตรงต่อภาคขนส่งซึ่งมีสัดส่วนการใช้น้ำมันอยู่ประมาณร้อยละ 45-50 ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกิดจากน้ำมันสูงขึ้นถึงร้อยละ 1.33 ของ GDP ถึงแม้ว่าในช่วงต้นเดือนสิงหาคมราคาน้ำมันโลก ได้มีการปรับตัวจากราคาเฉลี่ยที่ประมาณ 135-140 USD/บาเรล ลงมาเหลืออยู่ที่ประมาณ 115-117 USD/บาเรล ซึ่งทำให้ราคาน้ำมันขายปลีกทั้งเบนซินและดีเซลมีการปรับลดลงอย่างมาก ซึ่งในเวลาช่วงสั้นๆ จึงไม่สามารถที่จะพยากรณ์ได้ว่าราคาน้ำมันจะยังกลับไปติดตัวในราคาที่สูงอีกหรือไม่ จำเป็นที่ทั้งภาคการผลิตและภาคโลจิสติกส์จะต้องตระหนักถึงการลดต้นทุน ด้วยการปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งซึ่งประหยัดพลังงาน

เหตุผลสำคัญที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเมื่อปี 2549 อยู่ที่อัตราร้อยละ 18.6 ของ GDP เมื่อรวมกับต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้นในช่วงนี้ ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งอยู่ในระดับเฉลี่ยที่ร้อยละ 10-11 โดยที่การขนส่งของประเทศไทยกว่าร้อยละ 88 พึ่งพิงการขนส่งทางถนน ซึ่งมีต้นทุนสูงกว่าการขนส่งด้วยระบบรางประมาณ 3.5 เท่า และการขนส่งทางน้ำก็จะประหยัดกว่าการขนส่งทางถนนประมาณ 7 เท่า ซึ่งรูปแบบการขนส่งในประเทศที่พัฒนาแล้ว สัดส่วนการขนส่งทางรางจะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 30 ขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนการขนส่งทางรางเพียงไม่เกินร้อยละ 2 ดังนั้น การที่ประเทศไทยจะดำรงขีดความสามารถทางการแข่งขันภายใต้ข้อจำกัดของแรงงานและทรัพยากรธรรมชาติซึ่งประเทศไทยมีต้นทุนค่อนข้างสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน จำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำยุทธศาสตร์เรื่องการปรับเปลี่ยนโหมดการขนส่ง ไปสู่การขนส่งประเภทรางและประเภทน้ำ ซึ่งการจะดำเนินการดังกล่าวได้ จะต้องมีความมั่นคงในระดับชาติ เพราะจะเกี่ยวข้องกับด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งประเทศไทยมีปัญหาอย่างมากในการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง ซึ่งในช่วงเวลาหลายสิบปีที่ผ่านมาแทบไม่มีการพัฒนา อย่างไรก็ตาม ระบบการขนส่งชายฝั่งทะเลของไทย ได้เริ่มมีการพัฒนาเป็นรูปเป็นร่าง เห็นได้จากการมีบริษัทเรือขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์จากภาคใต้ไปสู่แหลมฉบัง ซึ่งยังคงต้องมีการพัฒนาไปอีกมาก เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังไม่มีท่าเรือสำหรับรับขนถ่ายสินค้าชายฝั่ง (Coastal Ships) อีกทั้ง ยังไม่มีระเบียบของกรมศุลกากรที่จะออกมารองรับ

ทั้งนี้ ซึ่งหากจะมีการปรับเปลี่ยนโหมดขนส่งต้นทุนต่ำทั้งภาครัฐซึ่งหมายถึงหน่วยราชการหลายหน่วยซึ่งต่างถือกฎหมายกันคนละฉบับรวมทั้งภาคเอกชนก็คงจะต้องมีการทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการ อย่างไรก็ตาม การที่จะปรับโหมดการขนส่งจากรถบรรทุกไปสู่โหมดการขนส่งประเภทอื่นซึ่งประหยัดพลังงานได้อย่างเป็นรูปธรรม จะต้องดำเนินการในลักษณะที่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เรียกว่า Multimodal Transportation ซึ่งเป็นวิธีการขนส่งที่ผสมผสานระหว่างการขนส่งตั้งแต่ 2 โหมดขึ้นไป ภายใต้สัญญาหรือผู้รับผิดชอบขนส่งรายเดียว โดยรูปแบบการขนส่งจะมุ่งเน้นไปที่การขนส่งด้วยระบบรถไฟและหรือการขนส่งทางแม่น้ำและทางทะเล โดยให้มีรูปแบบการขนส่งทางถนนอย่างจำกัด และระยะทางที่ใช้ให้น้อยที่สุด โดยให้คงรูปแบบการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพียงระยะสั้นๆ ที่ต้นทางหรือปลายทางในการขนส่งสินค้าเท่านั้น ตามสภาพความเป็นจริงยากที่จะหาการขนส่งโหมดใดที่ไม่ต้องพึ่งพิงการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นประเภทการขนส่งที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อแหล่งกำเนิดของสินค้าในรูปแบบที่เป็น Origin To Origin ทั้งนี้ การที่จะเปลี่ยนโหมดขนส่งที่เป็นลักษณะที่แตกต่างกันทางด้านโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นที่จะต้องมีการทำอย่างจริงจัง เพราะเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประเทศไทยจะต้องไปให้ถึง มิฉะนั้นต้นทุนโลจิสติกส์ก็ไม่มีทางที่จะปรับลดลงได้

ปัจจุบันภาครัฐให้ความสำคัญต่อการปรับเปลี่ยนพลังงานซึ่งดูเหมือนว่าในภาคการขนส่งได้มีการปักธงแล้วว่า NGV จะเป็นพลังงานทางเลือกและทางรอดของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งในเรื่องของการปรับเปลี่ยนรูปแบบพลังงาน ก็คงเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่ต้องทำ แต่การที่จะลดต้นทุนโลจิสติกส์ ให้ได้อย่างเป็นระบบ จำเป็นที่จะต้องเข้าใจถึงการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งของไทยด้วยการเปลี่ยนโหมดการขนส่งไปสู่ทางรางและทางน้ำ ซึ่งการจะไปถึงขั้นนั้นได้เชื่อว่าภาคเอกชนจะสามารถทำได้โดยลำพัง จำเป็นจะต้องพึ่งพิงโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ เช่น ระบบรางคู่และการจัดหาหัวรถจักรและแคร่ให้เพียงพอ รวมทั้ง การพัฒนา ICD ตามจุดเชื่อมของจังหวัดที่สำคัญ ซึ่งหมายความว่าต้องพัฒนาและยกเครื่องการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างเป็นระบบ ส่วนการขนส่งทางน้ำก็ต้องทำแผนร่วมกับกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิ รวมทั้งการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง ทั้งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก โดยเฉพาะ การส่งเสริมการขนส่งทางแม่น้ำสายหลักที่สำคัญ ซึ่งจำเป็นจะต้องมีการสร้างเขื่อนกั้นน้ำ การขุดลอกทำร่องน้ำ รวมทั้ง การก่อสร้างท่าเรือ โดยจะต้องมีการบูรณาการร่วมกับกรมทางหลวงแผ่นดิน และกรมทางหลวงชนบทในการที่จะต้องมีแผนก่อสร้างเส้นทางถนน เข้าไปเชื่อมกับการขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำ หลายปัจจัยยังเกี่ยวข้องกับกรมศุลกากร กระทรวง ICT และอีกหลายหน่วยงานของรัฐ ซึ่งหากไม่มีแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เจาะจงลงไปในด้านารปรับเปลี่ยนโหมดขนส่งต้นทุนต่ำ ซึ่งจะต้องกำหนดเป็นแผนระยะยาว มียุทธศาสตร์และงบประมาณรวมทั้งการบูรณาการจากหลายกระทรวง ซึ่งมาถึงจุดนี้เห็นได้ว่าการปรับเปลี่ยนโหมดขนส่งสินค้าด้วยการลดสัดส่วนการขนส่งทางถนนคงไม่ได้ง่ายอย่างที่คิด แต่ถ้าไม่เริ่มทำเสียวันนี้ ก็ไม่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นระบบ