บทที่ 7
การขนส่ง

การดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมโดยทั่วไป ค่าวัสดุ ค่าแรงงาน และค่าขนส่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญ ค่าขนส่งจะมีผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตและการแข่งขันทางการตลาด ผู้บริหารจึงต้องให้ความสนใจต่อต้นทุนค่าขนส่งทั้งในธุรกิจของตนเองและยังต้องสนใจต้นทุนค่าขนส่งของธุรกิจอันที่เป็นคู่แข่งขันด้วย ตัวอย่างเช่น เหล็กกล้าจากโรงงานสองโรงงานมีราคาเท่ากัน แต่โรงงานแรกมีค่าขนส่งที่ถูกกว่าโรงงานที่สอง โรงงานที่มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าจะได้เปรียบคู่แข่งขัน และถ้าผู้ซื้อต้องจ่ายค่าขนส่งเองผู้ซื้อจะสั่งซื้อจากโรงงานแรกมากกว่า แต่ถ้าโรงงานเป็นผู้จ่ายค่าขนส่งโรงงานที่มีค่าขนส่งถูกจะมีกำไรสูงกว่า ด้วยเหตุนี้ผู้บริหารจึงต้องมีความรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับการขนส่ง ต้องตื่นตัวอยู่เสมอเกี่ยวกับกฎเกณฑ์และความเปลี่ยนแปลงในเรื่องการขนส่ง

การขนส่ง หมายถึง การดำเนินการจัดส่งวัตถุดิบจากผู้ขายไปสู่ผู้ผลิต หรือดำเนินการจัดส่งสินค้าและบริการจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อหรือผู้บริโภค หน้าที่เกี่ยวกับการขนส่งจะมีขอบเขตความรับผิดชอบต่าง ๆ ดังนี้

1. การขนส่งสินค้าเข้ามาในบริษัท
2. การขนส่งสินค้าที่บริษัทผลิตได้ออกสู่ตลาด
3. การเคลื่อนย้ายพัสดุและผลิตภัณฑ์ภายในบริษัท
4. การมีส่วนร่วมกับรัฐในกิจการขนส่ง

ในการจัดซื้อพัสดุ ผู้ซื้อจะพิจารณาปัญหาการขนส่งก่อนทำการสั่งซื้อวัสดุและอุปกรณ์เข้ามา ฉะนั้นในเรื่องการขนส่งจะมีการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งและการจัดซื้อ ตลอดจนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

ในการจัดซื้อพัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆไม่ว่าธุรกิจเอกชนหรือหน่วยราชการจะมีค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อและค่าขนส่งเกิดขึ้นเสมอ ธุรกิจบางประเภทจะมีค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งสูง ซึ่งต้นทุนค่าขนส่งโดยเฉลี่ยประมาณ 20 - 40 % ของต้นทุนการผลิต เช่น ค่าขนส่งในอุตสาหกรรม

หนักประเภท เหล็ก ไม้ วัสดุก่อสร้าง ซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์เคมีบางชนิด อุตสาหกรรมบางชนิดมีค่าขนส่งน้อย อาจไม่ถึง 1% ของต้นทุนการผลิตเช่น เครื่องไฟฟ้า ยารักษาโรค ขนสัตว์ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะสูงหรือต่ำขึ้นอยู่กับชนิดของพัสดุ และความสำคัญของการขนส่งที่มีต่อกิจการจะแตกต่างกันออกไปตามชนิดและประเภทของอุตสาหกรรม

ในการจัดซื้อหากไม่คำนึงถึงการขนส่งแล้วย่อมก่อให้เกิดปัญหาภายหลังได้ เช่น พัสดุยังมาไม่ถึงเมื่อถึงกำหนดผลิตทำให้การผลิตล่าช้า ในทำนองเดียวกันประสิทธิภาพของการจัดหาพัสดุเพื่อป้อนโรงงานย่อมขึ้นอยู่กับความร่วมมือที่จะได้รับจากผู้ขนส่ง นอกจากนี้การตัดสินใจซื้อพัสดุยังต้องพิจารณาเกี่ยวกับบริการที่ผู้ขายให้กับผู้ซื้อ คุณภาพของพัสดุ และราคา เพราะส่วนประกอบเหล่านี้จะเป็นเครื่องกำหนดว่าจะมีการเลือกใช้บริการขนส่งในลักษณะใด

เมื่อใดเห็นความสำคัญของการขนส่ง ผู้บริหารงานพัสดุจึงต้องมีการกำหนดทางเลือกเกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งอาจเลือกปฏิบัติได้ ดังนี้

1. ใช้บริการขนส่งสาธารณะ เช่น ใช้บริการของรถบรรทุก รถไฟ เครื่องบิน และเรือพาณิชย์ที่ให้บริการอยู่แล้วในท้องถิ่นนั้น ๆ

2. ใช้วิธีจัดหน่วยขนส่งของตนเอง คือ มียานพาหนะเพื่อการขนส่งสินค้าหรือพัสดุของตนเองโดยเฉพาะ

3. ใช้วิธีผสม ซึ่งหมายถึง ใช้การขนส่งสาธารณะและมียานพาหนะของตนเองด้วย

การที่จะใช้ทางเลือกใดนั้น ผู้จัดการขนส่งจะพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายต่าง ๆที่เกิดขึ้นในแต่ละทางเลือก และผู้จัดการขนส่งจะทำหน้าที่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วย เช่น พิจารณาใช้บริการขนส่งที่จะเป็นประโยชน์แก่ธุรกิจมากที่สุด พิจารณาเลือกเส้นทางขนส่งและคำนวณหาอัตราค่าขนส่ง พิจารณาวิธีการบรรจุภัณฑ์เพื่อให้การขนส่งถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัย กำหนดปริมาณของพัสดุที่จะขนส่งให้เหมาะสมกับขนาดของยานพาหนะที่จะใช้ขนส่ง ดำเนินการเกี่ยวกับเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง พิจารณาเรื่องการประกันภัยสินค้าหรือพัสดุ ติดตามความล่าช้าและความเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง ตลอดจนจัดหน่วยขนส่งถ้าธุรกิจมีหน่วยขนส่งเอง ฯลฯ

การที่ผู้จัดการขนส่งจะปฏิบัติหน้าที่ได้มีประสิทธิภาพเพียงใดนั้น ขึ้นอยู่กับความรู้ความสามารถและประสบการณ์ ดังนั้นผู้ทำหน้าที่จัดการขนส่งต้องมีความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ดังนี้

1. มีความรู้เกี่ยวกับการขนส่งทุกประเภทที่ให้บริการท้องในท้องถิ่น รู้ขีดความสามารถและขอบเขตของการให้บริการขนส่ง

2. มีความรู้เกี่ยวกับอัตราค่าขนส่ง แต่ละประเภท และค่าขนส่งของสินค้าแต่ละชนิด

3. มีความรู้เกี่ยวกับเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการขนส่ง วิธีการขอรับบริการและขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

4. ถ้าธุรกิจมีหน่วยขนส่งเอง ก็จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับการวางแผนการขนส่ง เช่น วางแผนเลือกเส้นทางขนส่ง กำหนดจำนวนยานพาหนะ เป็นต้น

ข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่ง (Shipping terms)

ข้อตกลงหรือเงื่อนไขเกี่ยวกับการขนส่งมักถูกกำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย โดยบอกถึงการเริ่มต้นและการสิ้นสุดของความรับผิดชอบ ดังนี้

1. จุดที่กรรมสิทธิ์ในสินค้าถูกโอนไปยังผู้ซื้อ

2. ใครเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับค่าขนส่ง

3. ใครเป็นผู้รับผิดชอบในการเรียกร้องค่าเสียหาย ในกรณีที่สินค้าสูญหาย หรือชำรุดเสียหาย

ข้อตกลงที่ใช้กันอยู่เสมอ ได้แก่

1. F.O.B. buy's plant หมายถึง กรรมสิทธิ์จะโอนเมื่อสินค้าถึงโรงงานของผู้ซื้อ ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งจนถึงโรงงานผู้ซื้อ

2. F.O.B. Seller's plant หมายถึง กรรมสิทธิ์จะโอน ณ โรงงานของผู้ขาย ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับค่าขนส่ง

3. F.O.B. Seller's plant , freight allowed to buyer's plant กรรมสิทธิ์โอน ณ โรงงานผู้ขายและผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับค่าขนส่ง

4. C.I.F Contracts ข้อตกลงแบบนี้มักใช้กับการค้าระหว่างประเทศ ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งและค่าประกันภัย

รูปแบบของการขนส่ง

การขนส่งทำได้หลายช่องทาง แต่ละช่องทางมีต้นทุนค่าขนส่งและความรวดเร็วในการขนส่งที่แตกต่างกัน โดยทั่วไปแล้วการขนส่งที่รวดเร็วกว่าจะมีค่าขนส่งที่สูงกว่า เช่น การขนส่งทางเครื่องบินจะเสียค่าขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางรถยนต์

รูปแบบของการขนส่ง สรุปได้ดังนี้

1. การขนส่งทางรถไฟ
2. การขนส่งทางรถยนต์บรรทุก
3. การขนส่งทางรถเมล์
4. การขนส่งทางเรือ
5. การขนส่งทางเครื่องบิน
6. การขนส่งทางไปรษณีย์
7. การขนส่งในลักษณะพัสดุภัณฑ์
8. การขนส่งทางท่อ
9. การขนส่งแบบผสมช่องทาง

1. **การขนส่งทางรถไฟ** (Rail Freight)

การขนส่งทางรถไฟจะนิยมใช้มาก เพราะค่าขนส่งไม่สูงนักลักษณะการขนส่งจะมีทั้งเหมาตู้และไม่เหมาตู้ถ้าเป็น การขนส่งประเภทห่อวัตถุและมีจำนวนน้อย เช่น ผงซักฟอก 1 หีบ จะใช้วิธีการขนส่งแบบไม่เหมาตู้ แต่ถ้าเป็นการขนส่งสินค้าที่มีจำนวนและน้ำหนักมากก็จะใช้ประเภทเหมาตู้

การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีข้อดีในด้านการประหยัดค่าขนส่ง เหมาะสำหรับการขนส่งระยะทางไกลและสินค้าที่มีน้ำหนักมาก นอกจากนี้ยังมีความปลอดภัยสูง มีตารางการเดินทางที่แน่นอน แต่ก็มีข้อเสียในด้านของบริการค่อนข้างล่าช้า ไม่สามารถให้บริการขนส่งได้ถึงที่ ต้องใช้การขนส่งประเภทอื่นเข้าช่วย บรรจุภัณฑ์ของสินค้าต้องแน่นหนาและสินค้าอาจถูกลักขโมยได้

2. **การขนส่งทางรถยนต์บรรทุก** (Truckload)

การขนส่งทางรถยนต์บรรทุกนับได้ว่ามีความคล่องตัวและสะดวกกับสินค้าแทบทุกชนิด เนื่องจากสมรรถนภาพทางรถยนต์ รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานสูงและมีการสร้างทางหลวงแผ่นดินมากขึ้นด้วย

การขนส่งทางรถยนต์บรรทุกมีข้อดีในด้านสามารถให้บริการได้กว้างขวางกว่าการขนส่งประเภทอื่น ค่าใช้จ่ายไม่แพงมากนักสำหรับการขนส่งระยะสั้น แต่มีข้อเสียในด้านไม่เหมาะสำหรับการขนส่งระยะทางไกล เพราะค่าใช้จ่ายสูง ปริมาณการบรรทุกแต่ละเที่ยวจะน้อยกว่าการบรรทุกทางรถไฟหรือทางเรือ

3. **การขนส่งทางรถเมล์** (Bus Service)

การขนส่งทางรถยนต์เป็นวิธีที่ง่าย สะดวก และไม่ค่อยมีปัญหาในเรื่องการหีบห่อ สามารถใช้คนเพียงคนเดียวเคลื่อนย้ายได้ แต่การขนส่งวิธีนี้บริการค่าขนส่งค่อนข้างแพง และใช้ขนส่งระยะสั้น

4. **การขนส่งทางเรือ** (Coastal, Intercoastal and Inland Water Freight)

การขนส่งประเภทนี้เป็นการขนส่งทางเรือทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ปัจจุบันเรือบรรทุกสินค้าได้รับการออกแบบ ให้เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ ได้มากมาย เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน เรือบรรทุกข้าว เรือบรรทุกตู้สินค้า เป็นต้น

การขนส่งทางเรือมีข้อดีในด้านค่าขนส่งจะถูกกว่าทางเครื่องบิน และทางรถยนต์ ขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก แต่มีข้อเสียในด้านการขนส่งทำได้ล่าช้า

5. **การขนส่งทางเครื่องบิน** (Air Cargo)

บริการขนส่งทางเครื่องบินได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาไม่กี่ปีนี้ ทำให้การขนส่งทางเครื่องบินได้รับความสนใจจากผู้ขนส่งมากขึ้น

การขนส่งทางเครื่องบินเป็นวิธีการขนส่งที่รวดเร็ว ทำให้ผู้ส่งสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายประเภทต่าง ๆ ได้มาก เช่น ค่าบรรจุภัณฑ์ ค่าเตรียมเอกสาร ค่าประกันภัย การขนส่งประเภทนี้เหมาะสำหรับสินค้าที่เน่าเสียง่าย สินค้าที่ต้องการให้ถึงที่หมายโดยเร็ว แต่ก็มีข้อเสียในด้านค่าขนส่งสูง และมีข้อจำกัดมากกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ เช่น ข้อจำกัดเกี่ยวกับขนาด ประเภท และน้ำหนักของสินค้า

6. **การขนส่งทางไปรษณีย์** (Parcel Post)

การขนส่งทางไปรษณีย์ ค่าบริการค่อนข้างสูง แต่สะดวกและรวดเร็ว เหมาะกับสินค้าที่มีหีบห่อเล็ก การขนส่งประเภทนี้อาจแยกเป็น ไปรษณีย์ธรรมดา (Surface Mail) และทางอากาศ (Air Mail) ปัจจุบันมีการขนส่งแบบด่วนหรือ EMS (Express Mail Service) การขนส่งแบบ EMS จะมีราคาค่าขนส่งค่อนข้างสูง

7. **การขนส่งในลักษณะพัสดุภัณฑ์** (Parcel Delivery Service)

เป็นการขนส่งที่นิยมกันมากสำหรับการส่งสินค้าในระยะทางใกล้ ๆ เช่น การขนส่งระหว่างเขต ระหว่างจังหวัด เหมาะสำหรับขนส่งสินค้าที่มีหีบห่อเล็ก ๆ และสินค้าราคาถูก แต่ไม่มีการออกใบตราส่งให้การชดใช้ค่าเสียหายมีจำกัด

8. **การขนส่งทางท่อ** (Pipeline)

การขนส่งทางท่อใช้ขนส่งได้เฉพาะผลิตภัณฑ์ หรือสินค้าบางชนิดเท่านั้น เช่น น้ำมัน เคมีภัณฑ์ แก๊สธรรมชาติ และผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่มีลักษณะเป็นของเหลว การขนส่งทางท่ออาจมีปัญหาเรื่องท่อรั่ว ท่อเป็นสนิม และการอุดตันของท่อ เป็นต้น

การขนส่งทางท่อมีข้อดีในด้านค่าขนส่งถูก ความปลอดภัยสูงและรวดเร็ว สามารถขนส่งได้ตลอด 24 ชั่วโมง แต่มีข้อเสียในด้านที่ไม่สามารถใช้ได้กับสินค้าทุกชนิด ขาดความยืดหยุ่น เพราะต้องขนส่งตามเส้นทางของท่อที่วางไว้เท่านั้น

9. **การขนส่งผสมช่องทางแบบ Piggy-Back, Fishy-Back**

การขนส่งแบบผสมช่องทางมีลักษณะการขนส่งที่ผสมผสานวิธีต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยนำเอาผลดีของการขนส่งหลาย ๆ ประเภทมารวมกันแล้วส่งสินค้าไปยังปลายทางด้วยวิธีผสมเหล่านั้น

การพัฒนาการขนส่งวิธีผสมช่องทาง ประสบผลสำเร็จได้ก็เนื่องมาจากการพัฒนาการขนส่งด้วยตู้สินค้า (Containers) เมื่อนำสินค้าบรรจุลงในตู้แล้วปิดฝาตู้ การเคลื่อนย้ายสินค้าจะเป็นลักษณะการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งตู้ โดยใช้อุปกรณ์พิเศษ ทำให้การขนส่งทำได้ด้วยความรวดเร็วและประหยัด ยิ่งไปกว่านั้นตู้สินค้าก็ยังมีลักษณะเป็นคลังสินค้าไปในตัว สามารถเก็บสินค้าไว้ได้นาน ๆ ตู้สินค้าบางประเภทได้ทำการติดตั้งเครื่องทำความเย็นไว้ด้วย ซึ่งสามารถเก็บรักษาสินค้าที่อยู่ในตู้ เช่นบรรดาเนื้อสัตว์ และผลไม้ต่าง ๆ ให้มีสภาพสดเหมือนเดิม

วิธีการขนส่งแบบผสมช่องทางโดยใช้ตู้สินค้า ทำได้ดังนี้

1. Piggy - Back เป็นวิธีการขนส่งทางรถยนต์ควบคู่กับการขนส่งทางรถไฟ สินค้าที่ขนส่งจะถูกบรรจุลงในตู้ Containers แล้วใช้การขนส่งทั้งทางรถยนต์และรถไฟรับช่วงกันส่งสินค้าไปยังผู้รับปลายทาง การขนส่งวิธีนี้จะทำให้ขนได้ในระหว่างเมืองไกล ๆ เป็นข้อดีของการนำรถไฟและรถยนต์บรรทุกมาใช้ด้วยกัน

2. Fishy - Back เป็นวิธีการขนส่งทางรถยนต์บรรทุกควบคู่กับการขนส่งทางเรือ สินค้าจะถูกบรรจุลงตู้ Containers แล้วใช้การขนส่งทั้งทางรถยนต์บรรทุกและทางเรือทำงานร่วมกันนำสินค้าไปยังผู้รับปลายทาง การขนส่งวิธีนี้เสียค่าใช้จ่ายน้อย

การขนส่งโดยผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่งจะทำหน้าที่รวบรวมสินค้าจากผู้ขนส่งสินค้ารายย่อย ๆ รวมเข้าเป็นกลุ่มก้อนตามเส้นทางหรือทิศทางเดียวกัน เมื่อรวมได้ปริมาณมากพอจึงนำสินค้าไปส่งสถานีรถไฟ ท่าเรือ สถานีรถบรรทุก และสนามบินแล้วแต่กรณี เมื่อสินค้าไปถึงปลายทางแล้วตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งซึ่งประจำอยู่ตามจุดต่าง ๆ จะเป็นผู้นำสินค้าไปแจกจ่ายให้กับผู้รับ การขนส่งวิธีนี้เหมาะสำหรับสินค้าที่ต้องการขนส่งมีจำนวนไม่มากและต้องขนส่งในระยะทางไกล ค่าขนส่งวิธีนี้จะถูกกว่าวิธีอื่น

ผู้รับจัดการขนส่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ผู้รับจัดการขนส่งทางบก จะเป็นผู้รวบรวมสินค้าแล้วส่งสินค้าไปปลายทางโดยทางรถไฟ ทางรถยนต์ หรือทางน้ำในประเทศ

2. ผู้รับจัดการขนส่งทางอากาศ จะทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้าเช่นเดียวกับผู้รับจัดการขนส่งทางบก แต่จะนำสินค้าส่งไปทางเครื่องบินในประเทศหรือต่างประเทศแล้วแต่กรณี

ประเภทผู้ขนส่ง

ผู้ใช้บริการขนส่งจะต้องรู้จักประเภทผู้ขนส่ง ซึ่งรัฐบาลกลางของสหรัฐอเมริกาได้แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ 1. ผู้ขนส่งสาธารณะ 2. ผู้ขนส่งตามสัญญา 3. บริษัทขนส่งเอกชน

ผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) ให้บริการขนส่งกับผู้ใช้บริการทั่วไป จะรับขนสินค้าเฉพาะหรือขนาดของสินค้าตามที่ระบุไว้เท่านั้น เช่น รถเมล์ระหว่างเมือง รถไฟ หรือรถบรรทุกขนเฉพาะไม้ซุง การคิดอัตราค่าขนส่งหรือขนาดของการขนส่งต้องอยู่ภายใต้กฎหมายการขนส่งของรัฐ

ผู้ขนส่งตามสัญญา (Contract Carrier) ผู้ขนส่งประเภทนี้ไม่ได้รับขนส่งสินค้าให้กับสาธารณะทั่วไป แต่จะมีการตกลงรับขนส่งเฉพาะราย โดยมีข้อตกลงต่าง ๆ ระบุไว้ในสัญญา ผู้ขนส่งตามสัญญาจะอยู่ภายใต้ข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งเช่นเดียวกับผู้ขนส่งสาธารณะแต่เข้มงวดน้อยกว่า อัตราค่าขนส่งมักกำหนดไว้ในลักษณะอัตราค่าขนส่งต่ำสุด แล้วเพิ่มขึ้นตามระยะทางหรือขนาดของพัสดุที่ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาขึ้นอยู่กับสัญญาที่ตกลงไว้ ผู้ขนส่งตามสัญญาไม่จำเป็นต้องมีสถานีขนส่งที่แน่นอน และขนาดของรถบรรทุกก็ไม่จำกัดด้วย ผู้ขนส่งตามสัญญานี้อาจเป็นบริษัทเดียวกับผู้ขายส่งสาธารณะก็ได้

บริษัทขนส่งเอกชน (Private Carriers) จะรับส่งสินค้าโดยมีพาหนะที่ตนเป็นเจ้าของอยู่ อาจเป็นรถบรรทุก รถเช่า เรือยนต์ ฯลฯ ก็ได้ บริษัทอุตสาหกรรมบางบริษัทได้กลายเป็นผู้ดำเนินการขนส่งก็ได้ถ้าบริษัทนั้นมีแผนกขนส่งของตนเอง ปัญหาโดยทั่วไปที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง ก็คือ การวิ่งรถเปล่าหนึ่งเที่ยวเสมอ ฉะนั้นบางครั้งจึงต้องมีการบรรทุกสินค้าส่งไปยังลูกค้าแล้วบรรทุกวัตถุดิบไปยังโรงงานอื่นในเที่ยวที่ว่าง หรืออาจจะตกลงกับบริษัทอื่นเพื่อร่วมกันขนส่งในเส้นทางที่ใกล้เคียง แต่อย่างไรก็ตามก็ยังคงมีปัญหาด้านการขนส่งตามแต่ละธุรกิจอุตสาหกรรม

โดยทั่วไปแล้ว ผู้ที่มีหน้าที่จัดซื้อไม่จำเป็นต้องศึกษา รายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายหรือข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งแต่ควรจะรู้เกี่ยวกับการดำเนินงานการขนส่งว่าควรจะใช้ผู้ขนส่งประเภทใดอย่างไร ควรจะสำรวจดูว่ามีใครเป็นผู้ขนส่งอยู่บ้าง และใครเชื่อถือได้แค่ไหน

การพิจารณาเลือกใช้การขนส่งที่เหมาะสม

ก่อนที่จะเลือกช่องทางการขนส่ง ต้องมีการพิจารณาเกี่ยวกับสัญญาซื้อขายให้แน่ชัดว่าใครเป็นผู้รับผิดชอบในการจ่ายค่าขนส่ง การขนส่งมีหลายช่องทางและแต่ละช่องทางก็มีข้อดีข้อเสียแตกต่างกัน การขนส่งแบบผสมช่องทางได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศให้มี ความสะดวกและรวดเร็วขึ้น เพราะได้มีการขนส่งโดยใช้ตู้สินค้า

(Containers) ซึ่งถือเป็นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ สามารถทำการขนส่งรับช่วงกันระหว่างการขนส่งประเภทต่าง ๆ

การเลือกใช้ช่องทางการขนส่งเพื่อให้เหมาะสมกับชนิดสินค้าที่จะขนส่ง ต้องพิจารณาปัจจัยที่เกี่ยวกับความรวดเร็ว ความสมบูรณ์ของบริการ ความไว้ใจได้ในเรื่องเวลาของการขนส่ง ความสามารถในการให้บริการของผู้ขนส่ง ความสม่ำเสมอในการให้บริการ อัตราค่าขนส่งที่เหมาะสมและความสามารถที่จะขนส่งผลิตภัณฑ์ประเภทต่าง ๆ ได้กว้างขวางเพียงใด

อัตราค่าขนส่ง (Freight Rates)

ค่าขนส่ง คือ ค่าของบริการที่ผู้ใช้บริการขนส่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ขนส่ง ค่าขนส่งจึงถือเป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ แต่ถ้ามองในแง่ของผู้ขนส่ง ค่าขนส่งก็คือต้นทุนของผู้ประกอบการบวกกำไรที่ต้องการ ในปัจจุบันการกำหนดค่าบริการขนส่งยังไม่สามารถนำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับต้นทุนที่แท้จริงมาใช้ได้ ดังนั้นการกำหนดอัตราค่าขนส่งจึงต้องพิจารณาจากปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้

- คุณภาพของบริการขนส่ง
- ค่าใช้จ่ายของผู้ให้บริการ
- บริการพิเศษที่ต้องให้ เช่น การหยุดนำส่งสินค้าลงระหว่างทาง
- จำนวนเที่ยวที่จะขน
- อัตราค่าขนส่งอย่างเดียวกันภายใต้เงื่อนไขอย่างเดียวกัน
- อัตราค่าแข่งขันของผู้ขนส่ง
- สภาพการแข่งขันในแต่ละอุตสาหกรรม
- ระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย

อัตราค่าขนส่งที่ใช้กันทั่วไปมี 2 ประเภท คือ

1. อัตราที่คิดตามกลุ่มของสินค้า (Class Rate) กรณีที่มีสินค้ามากมายหลายประเภท เพื่อความสะดวกจึงควรกำหนดเป็นกลุ่มของสินค้า

สินค้าที่ใช้อัตราคิดตามกลุ่มของสินค้าได้แก่ กลุ่มสินค้าที่มีราคาค่อนข้างสูง กลุ่มผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป กลุ่มสินค้าที่ผลิตได้จากผลิตผลทางการเกษตร หรือสินค้าที่มีราคาไม่สูงนัก การจัดการขนส่งก็จะจัดตามกลุ่มของสินค้า แล้วคิดอัตราค่าขนส่งตามนั้น

2. อัตราที่คิดตามชนิดของสินค้า (Commodity Rate) เป็นอัตราที่ใช้กับสินค้าชนิดหนึ่งชนิดใดโดยเฉพาะ และสินค้านั้นมีลักษณะสำคัญ คือ สินค้านั้นส่งมาจากแหล่งเดียวกัน สินค้าที่ขนส่งมีปริมาณมาก มีการขนส่งอย่างสม่ำเสมอ

สินค้าที่ใช้อัตราตามชนิดของสินค้า ได้แก่ สินค้าประเภทปูนซีเมนต์ ถ่านหิน อิฐ ทราย เหล็ก แร่ประเภทต่าง ๆ ไม้ซุง และผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ เป็นต้น

การที่จะเลือกใช้อัตราใดในการขนส่ง ควรให้เป็นหน้าที่ของผู้จัดการฝ่ายขนส่งพิจารณา เพราะจะต้องอาศัยประสบการณ์พอสมควร

<u>กรลดต้นทุนค่าขนส่ง</u>

การลดต้นทุนการจัดหาโดยเน้นที่ค่าใช้จ่ายในการขนส่งนั้น กระทำได้โดยพยายามจัดการขนส่งพัสดุให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งผู้มีทักษะและประสบการณ์เกี่ยวกับค่าขนส่งสามารถลดต้นทุนค่าขนส่งได้ โดยใช้เทคนิคต่าง ๆ ช่วยลดค่าขนส่ง เทคนิคดังกล่าวมี 4 วิธี คือ

1. การจัดการขนส่งพัสดุแบบผสมช่องทาง
2. การจัดประเภทพัสดุที่จะทำการขนส่งเป็นกลุ่ม
3. การสำรวจอัตราค่าขนส่งสำหรับพัสดุแต่ละประเภท
4. การจัดรถร่วม

<u>การจัดการขนส่งพัสดุแบบผสมช่องทาง</u>

ในบางกรณีการขนส่งสินค้าให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยใช้ การขนส่งแบบช่องทางเดียวจะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูง เพื่อเป็นการประหยัดค่าขนส่ง และประหยัดเวลาขนส่ง อาจจำเป็นต้องทำการขนส่งแบบผสมช่องทาง เช่น ขนส่งทางรถไฟควบคู่กับทางเรือ หรือขนส่งทางรถไฟควบคู่กับทางรถยนต์

การจัดประเภทพัสดุที่จะทำการขนส่งเป็นกลุ่ม

อัตราค่าขนส่งโดยทั่วไปจะขึ้นอยู่กับชนิดหรือประเภทของสินค้า การจัดประเภทพัสดุจะช่วยให้สามารถ เลือกวิธีการขนส่งได้ถูกต้อง ประหยัดทั้งค่าขนส่งและเวลาเพราะสินค้าแต่ละอย่างจะเหมาะสำหรับการขนส่งในลักษณะใดลักษณะหนึ่งเท่านั้น เช่น ของหนักต้องขนส่งทางรถไฟหรือทางเรือ ของเบาอาจส่งทางไปรษณีย์หรือเครื่องบิน เป็นต้น

การสำรวจอัตราค่าขนส่งสำหรับพัสดุแต่ละชนิด

ดังที่กล่าวแล้วว่า อัตราค่าขนส่งอาจจะกำหนดตามประเภทของสินค้า เช่น วัสดุก่อสร้าง แร่ธาตุ วัตถุดิบประเภทสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งมีอัตราค่าขนส่งสำหรับสินค้าแต่ละประเภทอาจไม่เท่ากัน จึงจำเป็นต้องมีการตรวจสอบว่า สินค้าที่ตนจะทำการขนส่งนั้นใกล้เคียงกับชนิดไหนและจะนำอัตราเดียวกันมาใช้ได้หรือไม่ อำนาจในการต่อรองจะมีบทบาทสำคัญเกี่ยวกับอัตราค่าขนส่ง

การจัดรถร่วม

อาจเป็นไปได้สำหรับการจัดซื้อของหลาย ๆ บริษัทที่จะทำการขนส่งโดยใช้พาหนะร่วมกัน ในกรณีที่แต่ละบริษัทมีสินค้าไม่เต็มคันรถการจัดการขนส่งโดยใช้พาหนะร่วมกันจะทำให้ประหยัดต้นทุนค่าขนส่งเพราะสามารถใช้วิธีการขนส่งแบบเหมาคันรถ (Car Load) ซึ่งทำให้ค่าขนส่งถูกกว่าที่ต้องจ่ายแบบน้อยกว่าเหมาคันรถ (Less Than Car Load) แต่มีข้อจำกัดอยู่ว่าผู้ซื้อต้องอยู่ในเส้นทางเดียวกัน หรือเป็นบริษัทที่อยู่ในท้องถิ่นเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน

ผู้ชำนาญเกี่ยวกับการขนส่งสามารถลดต้นทุนขนส่งได้ ไม่ว่าจะใช้อัตราค่าขนส่งแบบใดก็ตาม ฝ่ายจัดซื้อและฝ่ายขนส่งจะต้องร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด แม้ว่าการขนส่งจะมีอัตราที่แน่นอนตายตัว แต่ก็ยังมีทางที่จะทำให้ประหยัดได้ อาจทำโดยการเปลี่ยนเทอมการขนส่ง จัดประเภทของสินค้าใหม่ เจรจากับผู้รับขนส่งเป็นราย ๆ ไป ซึ่งการประหยัดค่าขนส่งก็หมายถึงการประหยัดต้นทุนเกี่ยวกับการจัดซื้อและการผลิตนั่นเอง

การเร่งรัดและติดตาม

เมื่อตัดสินใจเลือกแบบการขนส่งแล้วจำเป็นต้องมีการเร่งรัดและติดตามการขนส่งให้ตรงตามเวลา โดยเฉพาะเมื่อพัสดุที่จัดซื้อมีกำหนดเวลาที่ต้องการใช้ค่อนข้างตายตัว ตามปกติ

ผู้จัดซื้อจะระบุไว้ชัดเจนว่าอะไรควรส่งก่อนหรือหลัง และบางครั้งอาจบอกด้วยว่าต้องการด่วนเป็นพิเศษ เจ้าหน้าที่เร่งรัดและติดตามจึงต้องตรวจสอบกำหนดเวลาการส่งของและมีการติดตามเมื่อสินค้าไม่ได้มาตามเวลาที่กำหนดไว้ ส่วนการติดตามจะมีประสิทธิภาพเมื่อรู้รายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละแบบ การติดตามจะง่ายหรือยากขึ้นอยู่กับความครบถ้วนแน่นอนเกี่ยวกับข้อมูลในการขนส่ง และประวัติการขนส่งของผู้รับขนส่ง

ตัวอย่างข้อมูลที่จำเป็นในการเร่งรัดและติดตามการขนส่ง ได้แก่

- ลักษณะของพัสดุ
- วันที่ส่ง
- จำนวนคันรถหรือจำนวนตู้รถไฟ
- เส้นทาง
- ผู้ส่ง
- ผู้รับฝาก
- ต้นทาง
- จุดหมายปลายทาง

เนื่องจากการติดตามต้องอาศัยประวัติและข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งของผู้รับการขนส่ง และในกรณีที่ส่งแบบน้อยกว่าเหมาคันรถ (LCL) จะต้องทราบว่าวัสดุมีกี่ชิ้น น้ำหนักเท่าไร จุดที่ต้องขนลงเป็นจุดแรก ฯลฯ

<u>ความเสียหายและสูญหายจากการขนส่ง</u>

บางครั้งในระหว่างการขนส่งสินค้าอาจเกิดการสูญหายหรือสินค้าอยู่ในสภาพที่เสียหายได้ ตามปกติบริษัทผู้รับขนส่งต้องรับผิดชอบ ถ้าสินค้านั้นเกิดความเสียหายในระหว่างที่ยังไม่ได้มีการส่งมอบให้กับผู้ซื้อ ฉะนั้นถ้าสินค้าไม่ถึงมือผู้รับภายในกำหนด ผู้ซื้อจะต้องรีบติดต่อกับผู้ขายเพื่อขอทราบข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งว่า ส่งโดยบริษัทใด ตั้งแต่เมื่อไร เพื่อที่ผู้ซื้อจะได้ติดต่อสอบถามจากผู้รับผิดชอบในการขนส่ง

การขนส่งอาจทำให้เกิดความเสียหายได้ 2 ลักษณะ คือ

1. **ความเสียหายที่ปรากฏชัดแจ้ง** เป็นความเสียหายที่มองเห็นได้ชัดแจ้งว่าสินค้าที่ส่งมานั้นมีการชำรุดบกพร่อง เช่น วัตถุที่ขนส่งมีรอยบุบ วัสดุเกิดสนิมหรือน้ำมันทำให้เสียหาย เป็นต้น

2. **ความเสียหายที่ไม่ปรากฏชัดแจ้ง** เป็นความเสียหายที่มองไม่เห็นในขณะที่รับมอบของจากผู้ขนส่ง เช่น ความเสียหายจากส่วนประกอบภายในสินค้า วัสดุมีจำนวนไม่ตรงกับจำนวนที่แจ้งมาตามใบส่งของ เป็นต้น ความเสียหายลักษณะนี้เมื่อตรวจพบจะต้องรีบแจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่งทราบทันที

นอกจากความเสียหายและสูญหายของพัสดุที่เกิดจากการขนส่งแล้วยังมีความเสียหายอีกลักษณะหนึ่งที่เกิดขึ้นได้เสมอ นั่นคือความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งล่าช้า การส่งมอบพัสดุล่าช้ากว่ากำหนดอาจทำให้ผู้ซื้อได้รับความเสียหาย เช่น ทำให้การผลิตหยุดชะงักเพราะขาดวัสดุที่จะใช้ในการผลิต ทำให้วัสดุเสื่อมคุณภาพ วัสดุล้าสมัย เป็นต้น ผู้ซื้อจึงต้องเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการขนส่งล่าช้ากว่าปกติ เมื่อเทียบกับการขนส่งของผู้ขนส่งรายอื่น ๆ ในเส้นทางเดียวกันและวิธีการขนส่งประเภทเดียวกัน

****