

'เอสวีแอล'ลุยโลจิสติกส์ เชื่อมธุรกิจ 'อีอีซี-เอสอีซี'

กรุงเทพธุรกิจ
สัมภาษณ์พิเศษ
• วัชร ปุขยานาวิน

การพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นเป้าหมายสำคัญ
ของรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมา โดยเริ่มต้นที่
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และ
ในเดือน พ.ค.2561 มีการประกาศใช้ พ.ร.บ.
เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเป็น
กฎหมายเฉพาะในการกำกับดูแลการพัฒนา
จ.ฉะเชิงเทรา ชลบุรีและระยอง ในขณะที่
เดือน ม.ค.ที่ผ่านมา คณะรัฐมนตรี (ครม.)
เห็นชอบแผนพัฒนาพื้นที่ จ.ชุมพร ระนอง
สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ภายใต้
กรอบการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ
ภาคใต้อย่างยั่งยืน (เอสอีซี) 116 โครงการ วงเงิน
ปี 2562-2565 รวม 106,790 ล้านบาท

อนวัต ชัยกิตติวณิช กรรมการ
ผู้จัดการใหญ่ บริษัทเอสวีแอล คอร์ปอเรชั่น จำกัด
เปิดเผยว่า เอสวีแอล เป็นธุรกิจหลักของ
สหวิริยา ที่ได้ดำเนินธุรกิจหลักมาอย่าง
ยาวนาน ซึ่งในอดีตอุตสาหกรรมหลักจำเป็นต้อง
อยู่ใกล้กับแม่น้ำ หรือทะเล เพื่อสะดวกในการ
ขนส่งวัตถุดิบและสินค้า ดังนั้นจึงได้ดำเนินธุรกิจ
ด้านการขนส่งควบคู่ไปด้วย

เริ่มจากการตั้งโรงเหล็กที่ อ.พระประแดง
จ.สมุทรปราการ จากนั้นเมื่อกำลังการผลิต
เพิ่มขึ้นก็ขยายโรงงานไปที่ จ.ฉะเชิงเทรา และ
สร้างท่าเรือที่แม่น้ำบางปะกง จากนั้นก็ไปตั้ง
โรงเหล็กที่ อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์
และได้สร้างท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติ
ขนาดใหญ่รองรับเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่
ถึง 1 แสแนดทเวทตัน เป็นท่าเรือน้ำลึกของ
เอกชนที่มีความลึกที่สุดในประเทศไทย
ใหญ่ที่สุดของไทย

ช่วง 2 ปี ที่ผ่านมา สหวิริยา ได้แยกธุรกิจ
โลจิสติกส์ออกมาดำเนินการอย่างชัดเจน

การให้บริการขนส่งทางบก



ได้ตั้งบริษัท เอสวีแอล คอร์ปอเรชั่น จำกัด ขึ้น เพื่อบริหารธุรกิจโลจิสติกส์ภายใต้เอสวีแอล กรุ๊ป โดยใช้ศักยภาพที่มีอยู่ทั้งท่าเรือน้ำลึก จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ใกล้กับเอสอีซีท่าเรือลำน้ำที่แม่น้ำบางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา และอยู่ในพื้นที่อีอีซี รวมทั้งยังมีเรือขนส่งลำน้ำ บริษัทรถขนส่ง บริษัทชิปปิ้งที่ได้จดทะเบียนที่ฮ่องกง และธุรกิจคลังสินค้าบริการโลจิสติกส์ต่างๆ

ทั้งนี้จากการที่รัฐบาลมีนโยบายอีอีซีและเอสอีซี จะยังเป็นโอกาสในการขยายธุรกิจในอนาคต โดยบริษัทได้หารือกับบริษัทพันธมิตรท่าเรือในอีอีซี ใช้เรือROPAX ขนส่งรถบรรทุก และคนจากพื้นที่อีอีซี มายังท่าเรือที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งจะลดระยะเวลาการขนส่งจากเดิมที่ใช้รถบรรทุกจะใช้เวลา 1 วัน เหลือเพียง 8 ชั่วโมง และมีต้นทุนที่ถูกลงแต่จะมากแค่ไหนอยู่ที่จำนวนสินค้าขาไปและกลับด้วย รวมทั้งยังช่วยลดงบประมาณในการซ่อมแซมถนน ลดปัญหาจราจรและอุบัติเหตุ

บริษัทได้หารือกับพันธมิตรท่าเรือในอีอีซี จัดนำเรือขนส่งรถบรรทุกและผู้โดยสารขนาด 2 หมั่นตันกรอส ขนส่งรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ได้ 90 คันต่อครั้ง จะลดเวลาและต้นทุนขนส่ง และปัญหาจราจรในการขนส่งสินค้าจากอีอีซีมาภาคใต้ หรือ เอสอีซี เพราะรถบรรทุกทุกคันไม่ยกข้ามผ่านบริเวณกรุงเทพฯ อยู่แล้ว แต่ต้องประสานลูกค้าให้ปรับเปลี่ยนการขนส่งจากเดิมบรรจุสินค้าเต็มรถแล้วขับออกไปได้เลย ไปเป็นการรวบรวมรถบรรทุกสินค้าให้เต็มจำนวนเรือ 1 ลำ แล้วจึงออกเดินทาง ซึ่งอาจจะต้องปรับกระบวนการทำงานร่วมกันเล็กน้อย

สำหรับ สินค้าที่ขนส่งมายังท่าเรือ จ.ประจวบคีรีขันธ์แล้ว ก็เดินทางถนนไปด่านสิงขร จ.ประจวบคีรีขันธ์ ประตุการค้าระหว่างไทย-เมียนมา และส่งสินค้าต่อไปยังเมืองมะริดของเมียนมาที่เป็นเมืองท่าประมงขนาดใหญ่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว และ

เป็นแหล่งวัตถุดิบด้านประมงสำคัญของไทย ทั้งนี้ ล่าสุดรัฐบาลเมียนมาเปิดใช้ถนนเส้นใหม่เชื่อมเมืองมะริดกับด่านมูต่อง ระยะทาง 185 กม. ลดเวลาเดินทางเหลือเพียง 3.5 ชั่วโมง ซึ่งช่วยลดเวลาจากเดิมสินค้าที่ขนส่งระหว่างเมืองมะริดกับ จ.สมุทรสาคร จะต้องอ้อมผ่าน จ.ระนอง 2-3 วัน และใช้เวลาอีกกว่า 1 วันในการขนส่งทางรถไฟ จ.สมุทรสาคร แต่หากใช้เส้นทางเดินเรือจาก จ.สมุทรสาคร มาที่ท่าเรือ จ.ประจวบคีรีขันธ์ วิ่งผ่านด่านสิงขร ไปยังเมืองมะริด จะใช้เวลาเพียง 10 ชั่วโมง

อย่างไรก็ตาม ด้านสิงขร ยังเป็นด่านการค้าชั่วคราวปิดหลัง 17.00น. ทำให้ขนส่งสินค้าไม่ทัน มีสินค้าตกค้างเป็นจำนวนมาก บางครั้งต้องเสียเวลานานในการรอรถบรรทุกของเมียนมาเข้ามารับสินค้า ดังนั้นบริษัทจึงได้ร่วมกับผู้ประกอบการเมียนมาสร้างคลังสินค้าที่ด่านมูต่อง ในเฟส 1 มีพื้นที่กว่า 8,600 ตร.ม. ใช้เงินลงทุน 18 ล้านบาท ซึ่งจะมีบริการด้านโลจิสติกส์ครบทุกด้าน เช่น ชิปปิ้ง คลังสินค้า รถบรรทุก รวมไปถึงบริการด้านการตลาดในประเทศเมียนมาด้วย

ท่าเรือประจวบคีรีขันธ์ ยังอยู่ห่างจากเส้นทางรถไฟที่เชื่อมไปยัง จ.ระนอง บริเวณที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าน้ำลึกเพียง 8 กม. ทำให้สามารถเชื่อมการขนส่งทางรางไปยัง จ.ระนอง เพื่อส่งสินค้าออกไปประเทศต่างๆ ในฝั่งตะวันตก เช่น อินเดีย ตะวันออกกลางและยุโรปได้เร็วยิ่งขึ้นลดต้นทุนการขนส่งจากเดิมที่ต้องออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปอ้อมสิงคโปร์ไปยังทะเลฝั่งตะวันตก

นายอนุวัต กล่าวว่ามีบริษัทยังได้ปรับปรุงรูปแบบการทำงาน โดยตั้งเป้าหมายใน 2 ปี จะก้าวไปสู่การเป็นสตาร์ทอัพคอร์ปอเรชั่น นำแนวคิดแบบสตาร์ทอัพมาปรับปรุงองค์กรที่ดำเนินธุรกิจมายาวนาน ให้มีความคล่องตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว และนำศักยภาพที่มีอยู่มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยจุดแข็งของบริษัทจะเป็น

เรื่องระบบไอทีที่มีขนาดใหญ่และแข็งแกร่ง นำนวัตกรรมมาร่วมกับบริษัทพันธมิตร และเข้าไปสู่ธุรกิจที่มีมูลค่าสูง ขยายพื้นที่การให้บริการครอบคลุมทั่วประเทศ

“บริษัทจะเชื่อมโยงธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ทั้งท่าเรือน้ำลึก ท่าเรือชายฝั่ง ท่าเรือแม่น้ำ เรือขนส่งชายฝั่ง รถบรรทุก คลังสินค้า และนำแนวคิดสตาร์ทอัพมาใช้ ที่จะไม่เน้นขยายการลงทุน แต่จะไปเชื่อมต่อพันธมิตรเพื่อขยายงานของบริษัทให้กว้างขวางขึ้น ซึ่งจะเพิ่มการขนส่งในเที่ยวกลับให้มีปริมาณสินค้ามากขึ้น ทำให้ลดต้นทุนขนส่งได้มาก”

ทั้งนี้ รถบรรทุกที่ไปส่งสินค้าที่บริษัทปลายทาง บริษัทที่รับสินค้าสามารถให้รถบรรทุกเหล่านี้ขนส่งสินค้าของตัวเองไปที่หมายอื่นได้ ทำให้ช่วยลดต้นทุนทั้งของบริษัท และของลูกค้าไปด้วย โดยจากแนวทางการปรับปรุงที่ผ่านมาสามารถเพิ่มการขนส่งสินค้าเที่ยวกลับได้มากถึง 25-30% จากเดิมที่มีแต่รถเปล่าวิ่งกลับมา

ทั้งนี้ จากการปรับปรุงการดำเนินงานมาทั้งหมดตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2561 ทำให้รายได้จากกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี 2560 มีรายได้ 1,084 ล้านบาท แต่เมื่อสิ้นปี 2561 มีรายได้เพิ่มเป็น 1,347 ล้านบาท และคาดว่าปี 2562 รายได้ในกลุ่มโลจิสติกส์จะเพิ่มขึ้น 20%