

รายงานข่าวเด่น/แนวโน้มสินค้าและบริการจากเยอรมนี

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน

เดือนตุลาคม 2569

Lidl กำลังทดสอบรถบรรทุกไร้คนขับ



"Lidl" เครือซูเปอร์มาร์เก็ตราคาประหยัด (Discounter) เป็นผู้ค้าปลีกรายแรกในเยอรมนีที่ทดลองส่งสินค้าไปยังสาขาต่างๆ ด้วยรถบรรทุกไร้คนขับ หลังได้รับอนุมัติจากสำนักงานการขนส่งทางถนนแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (KBA – Kraftfahrt-Bundesamt) บริษัทได้นำเสนอโครงการดังกล่าวในงาน IAA Transportation ซึ่งเป็นงานแสดงยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ ระบบโลจิสติกส์ค้าปลีกสินค้าอุปโภคบริโภคมีความซับซ้อนและต้นทุนสูง เพราะต้องรองรับทั้งความรวดเร็วและปริมาณงานมาก รถบรรทุกไร้คนขับจึงอาจพัฒนาเป็นมาตรฐานใหม่ของการขนส่งในภาคค้าปลีกได้ในอนาคต

รถบรรทุกไฟฟ้าไร้คนขับของ Lidl ไม่มีห้องโดยสาร และใช้ขนส่งอาหารบรรจุหีบห่อที่ไม่ต้องควบคุมอุณหภูมิจากคลังสินค้าไปยังร้านค้า โดยมี Einride สตาร์ทอัพสัญชาติสวีเดน เป็นพันธมิตรด้านเทคโนโลยี โครงการนี้ยังตอบโจทย์การขาดแคลนคนขับรถบรรทุก โดยคาดว่าเยอรมนีจะขาดแคลนคนขับรถบรรทุกและรถโดยสารมากกว่า 100,000 คนภายในปี 2030 นาย Serhan Yildirim หัวหน้าฝ่ายโลจิสติกส์ของ Schwarz Group บริษัทแม่ของ Lidl กล่าวว่า "รถบรรทุกที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติอาจเป็นทางออกของปัญหานี้ในอนาคต" พร้อมย้ำถึงข้อได้เปรียบด้านการนำไปใช้จริงว่า "วันนี้เราได้นำเทคโนโลยีมาใช้ในโลกจริงแล้ว"

ทั้งนี้ เรียกได้ว่า "Lidl" ถือเป็นผู้บุกเบิกในภาคค้าปลีกรายแรก โดยยังไม่มีคู่แข่งรายอื่นในเยอรมนีรายใดทดสอบการจัดส่งสินค้าแบบอัตโนมัติไปยังสาขามาก่อน อย่างร้าน dm เครือร้านเพื่อสุขภาพและความงาม (drugstore) ได้มีโครงการนำร่องร่วมกับผู้ผลิต Iveco ได้ขนส่งสินค้าระหว่างคลังสินค้า 2 แห่ง แต่เป็นการขนส่งแบบกึ่งอัตโนมัติเท่านั้น โดยยังมีคนขับนั่งอยู่ในห้องโดยสาร ส่วน Rewe เครือซูเปอร์มาร์เก็ตยักษ์ใหญ่ได้ทดสอบการจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าปลายทางในธุรกิจ E-Commerce โดยใช้รถตู้รุ่น VW Transporter ที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ อย่างไรก็ตาม แม้ในกรณีนี้ก็ยังมีคนขับรถควบคุมความปลอดภัยอยู่บนรถขนส่งสินค้าด้วยอยู่ดี ในระยะเริ่มต้น Lidl จะนำรถบรรทุกไร้คนขับมาใช้งานในเส้นทางเดียวก่อน โดยรถจะขนส่งสินค้าจากศูนย์กระจายสินค้าในท้องถิ่นที่เมือง Edermünde (ใกล้เมือง Kassel) ไปยังร้าน Lidl ที่อยู่ใกล้เคียง เส้นทางนี้มีความยาวเพียง 400 เมตรเท่านั้น นอกจากนี้ ยังจะต้องมีรถยนต์(ที่มีคนขับรถ) ขับตามหลังมาด้วย

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดใด ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด

ตามข้อกำหนดของ KBA สำหรับโครงการนำร่องนี้ นาย Thomas Dangelmayer หัวหน้าฝ่ายโลจิสติกส์ปฏิบัติการของ Lidl กล่าวว่า Lidl เลือกเส้นทางที่มีความซับซ้อนสูง หรือที่เรียกว่า “last mile” ก่อน *(last mile เป็นกระบวนการสุดท้ายที่ดำเนินการเคลื่อนย้ายสินค้าจากศูนย์กระจายสินค้า หรือคลังพัสดุส่วนปลาย ไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้าย)* โดยเขากล่าวเน้นถึงการเลือกเส้นทางนี้ว่า “นี่คือบททดสอบที่ยากที่สุด ซึ่งเราจะได้เรียนรู้อะไรจากมันมากมาย”

นาย Dangelmayer รายงานเพิ่มว่า หลังจากโครงการนำร่องระยะเวลา 4 เดือนเสร็จสิ้นลง Lidl วางแผนที่จะเชื่อมต่อร้านค้าหลายแห่งตามเส้นทางที่ยาวขึ้นในระยะที่สอง เขาคาดการณ์ว่า “ยานพาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติสามารถเสริมความแข็งแกร่งให้การทำงานด้านโลจิสติกส์ของเราดีขึ้น โดยยานพาหนะขับเคลื่อนอัตโนมัติจะเป็นองค์ประกอบหลักสำหรับการขนส่งอัตโนมัติในระยะยาวต่อไป” อย่างไรก็ตาม การเปิดตัวเพื่อใช้งานแบบทั่วประเทศยังคงต้องใช้เวลาอีกหลายปี หรืออาจจะไม่เกิดขึ้นเลยก็ได้ Lidl มีร้านค้าปลีกจำนวน 3,250 แห่งทั่วเยอรมนี โดยมีศูนย์กระจายสินค้า 39 แห่งที่ดำเนินการจัดส่งสินค้าให้ร้านค้าปลีกเหล่านี้

จากข้อมูลของบริษัทที่ปรึกษา McKinsey พบว่า ปัจจุบันในยุโรปมีรถตู้ขนส่งสินค้าไร้คนขับไม่ถึง 100 คัน และรถบรรทุกไร้คนขับไม่ถึง 10 คัน ขณะที่ในประเทศจีนและสหรัฐอเมริกามีจำนวนสูงกว่ามาก โดยผู้ผลิตรถยนต์ในยุโรปหลายรายตั้งเป้าที่จะผลิตรถบรรทุกไร้คนขับจำนวนมากภายในสิ้นทศวรรษนี้ โดยมุ่งเป้าไปที่ระบบที่เรียกว่า ระดับ 4 ทั้งนี้ ปัจจุบันระบบช่วยขับขี่อัตโนมัติแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ตั้งแต่ระบบช่วยรักษาเลน (ระดับ 1) ไปจนถึงการขับขี่อัตโนมัติเต็มรูปแบบ (ระดับ 5) ปัจจุบันเป็นเรื่องปกติที่รถบรรทุกมีระบบขับขี่อัตโนมัติระดับ 2 รถเหล่านี้สามารถขับเคลื่อนได้เองในบางสถานการณ์ แต่คนขับยังต้องสามารถเข้าแทรกแซงได้ตลอดเวลา ส่วนรถตั้งแต่ระดับ 4 เป็นต้นไป ผู้โดยสารในรถทุกคนจะกลายเป็นผู้โดยสารธรรมดาและรถบรรทุกจะขับเคลื่อนเองได้โดยอัตโนมัติ อย่างไรก็ตาม รถจะต้องติดตั้งเซ็นเซอร์เพิ่มเติม รวมถึงระบบเรดาร์และกล้อง เพื่อความปลอดภัย จึงมีการติดตั้งระบบสำรอง อย่างเช่น ระบบเบรก ซึ่งทำให้ต้นทุนการพัฒนาและการผลิตของผู้ผลิตรถเหล่านี้สูงขึ้น ซึ่งรถบรรทุกของ Lidl ก็จะสามารถทำงานที่ระดับ 4 เช่นกัน

(แหล่งที่มา : หนังสือพิมพ์ Handelsblatt เดือนตุลาคม 2569)

หมายเหตุ - ข้อมูลต่างๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้ จากแหล่งข้อมูลหลากหลายที่มา และมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลแก่บุคคลที่สนใจเท่านั้น ทั้งนี้ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเบอร์ลิน จะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใดใด ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด