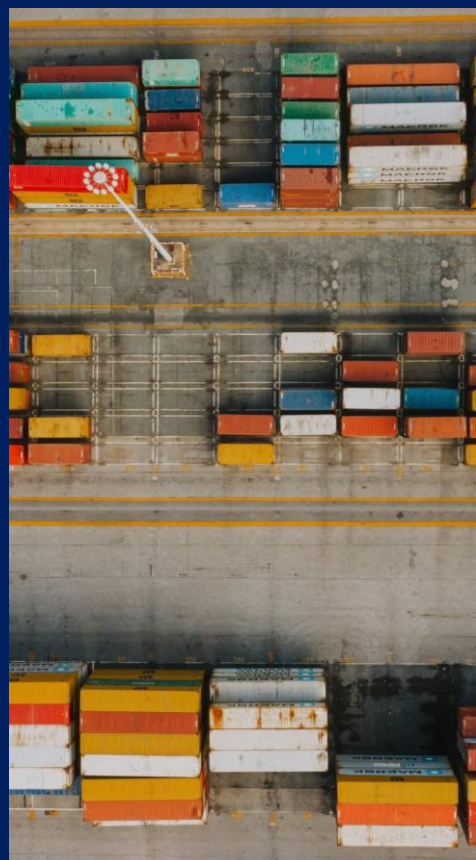




รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2564

Thailand's Logistics Report 2021

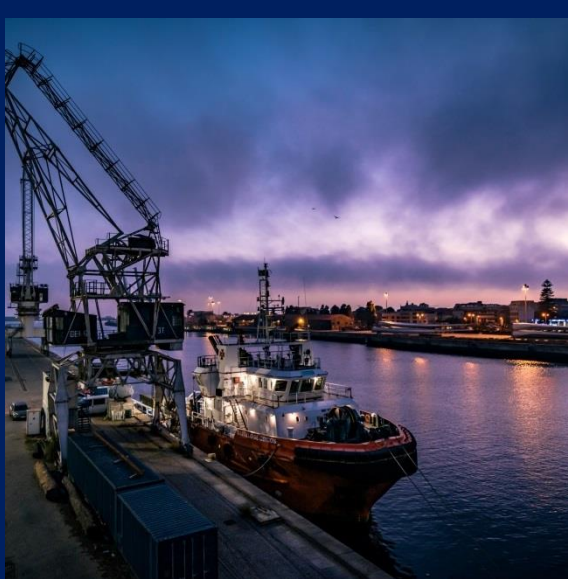


SNAPSHOT

1

Executive Summary

3



ต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศไทย

6

ต้นทุนโลจิสติกส์ ของต่างประเทศ

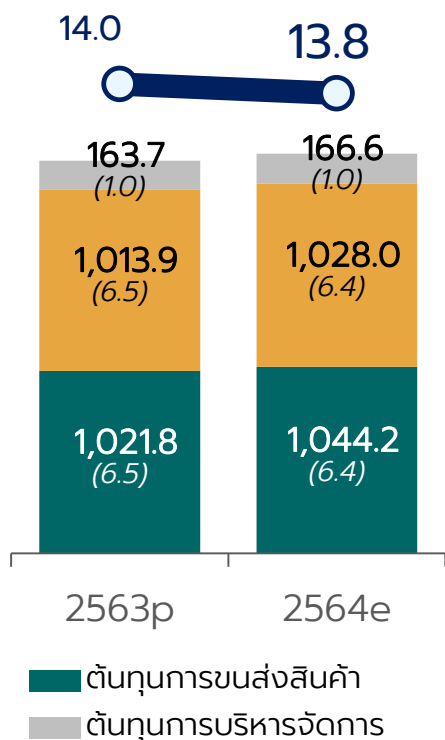
16



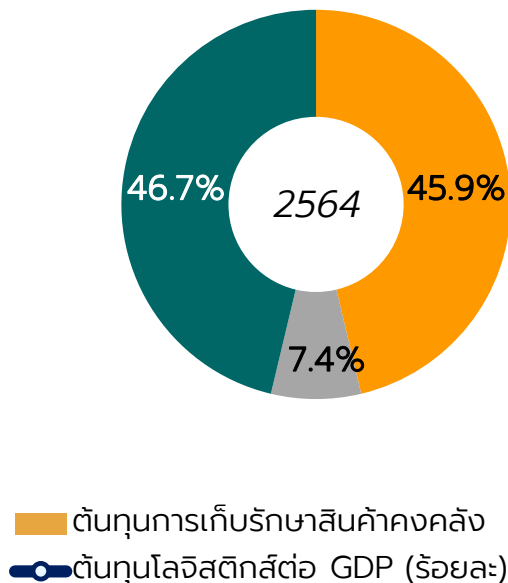
19 แนวทางการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศไทย

SNAPSHOT

Thailand's Logistics Report 2021



โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์



สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

13.8

- 0.2% ▼

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2564 มีแนวโน้มลดลง
 โดย GDP มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นมากกว่ามูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนหนึ่งจากสถานการณ์ COVID-19 ที่เริ่มผ่อนคลาย ทำให้ภาคท่องเที่ยวและบริการกลับมาฟื้นตัว

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

2,238.8

พันล้านบาท + 1.8% ▲

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2564 คาดว่าขยายตัวเพิ่มขึ้น
 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ จากการผ่อนคลายมาตรการด้าน COVID-19

ปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า

ดัชนีการส่งสินค้า	ดัชนีค่าบริการ ขนส่งสินค้าทางถนน	ดัชนีค่าระวางเรือ SCFI
98.05	101.0	3,792
+ 4.9% ▲	+ 1.6% ▲	+ 209.5% ▲

ภาพรวมการส่งสินค้าในปี 2564 ปรับเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า โดยเพิ่มขึ้นทั้งดัชนีการส่งสินค้า ซึ่งสะท้อนปัจจัยด้านปริมาณ และดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน และดัชนีค่าระวางเรือ ซึ่งสะท้อนปัจจัยด้านราคาค่าบริการที่เป็นหมวดการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ

ปัจจัยด้านการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

อัตราการใช้กำลังการผลิต	ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง	ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง
63.0	139.6	152.4
+ 4.8% ▲	+ 8.9% ▲	- 2.7% ▼

กิจกรรมด้านการถือครองสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า

โดยอัตราการใช้กำลังการผลิตและดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังปรับเพิ่มขึ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการเพิ่มกำลังการผลิตและปริมาณสินค้าคงคลังเพื่อตอบสนองทิศทางเศรษฐกิจที่กลับมาฟื้นตัว ในขณะที่ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังปรับลดลง ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ามีการระบายสินค้าคงคลังออกสู่ตลาดได้ดีขึ้น

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์

480.4

พันล้านบาท + 6.4% ▲

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ปรับเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า คาดว่ามีมูลค่า 480.4 พันล้านบาท ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 6.4



บทสรุปผู้บริหาร

Executive Summary

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,199.3 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) โดยมีมูลค่าลดลงจากปีก่อนหน้า หรือลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.2 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศที่หดตัว โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
- ปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 2,238.8 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.8 ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศจากการผ่อนคลายมาตรการด้าน COVID-19 และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกส่งผลให้การส่งออกกลับมาขยายตัว



มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์

ปี 2564 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์มีแนวโน้มขยายตัว คาดว่ามีมูลค่า 480.4 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.4 จากอุปสงค์การขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น และการบริหารจัดการของผู้ประกอบการที่สามารถปรับตัวกับการดำเนินธุรกิจผ่านช่องทางออนไลน์ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2565

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี 2565 มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าจะสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ปรับลดลงอยู่ที่ร้อยละ 12.9-13.3 ต่อ GDP อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องประเมินปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ อาทิ การระบาดระลอกใหม่ของ COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน การเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศทั่วโลก และปัจจัยอื่นๆ อาทิ ราคาน้ำมันตลาดโลก และค่าระวางเรือที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ในอนาคต

ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ

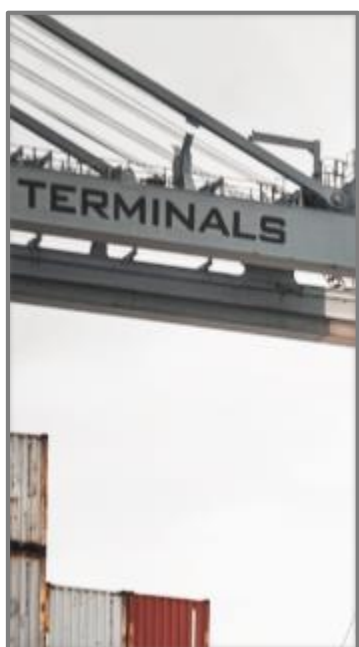
ผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associates ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด พบว่าในปี 2563 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของทุกประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 10.8 โดยประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.9

ดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์

ในปี 2565 ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 8 จาก 50 ประเทศทั่วโลก ดีขึ้นจากอันดับที่ 11 จากปีก่อนหน้า ซึ่งจีนยังคงครองอันดับที่ 1 อย่างต่อเนื่อง โดยจีนสามารถพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการนำเทคโนโลยีขั้นสูงมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าในรูปแบบ e-Commerce ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา

ปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวม 1,847.0 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 22.4 จากปีก่อนหน้า หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.03 ต่อ GDP เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.22 ต่อ GDP จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กลับมาขยายตัว ส่งผลให้ความต้องการในการขนส่งและจัดเก็บสินค้าสูงขึ้น ทำให้เกิดความแออัดของห่วงโซ่อุปทาน ประกอบกับปัจจัยด้านราคาที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง



แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทยในระยะต่อไป

สรุปแนวทางการพัฒนาตาม (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ
โลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570

1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

โดยพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยาน เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนา ศูนย์บริการโลจิสติกส์และจุดผ่านแดนสำคัญที่มีศักยภาพ จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ ส่งเสริมให้ท้องถิ่นและภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการและเป็นผู้ให้บริการ รวมทั้งส่งเสริมการใช้ ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัลมาพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

โดยสนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และซอฟต์แวร์ในการบริหารจัดการตลอดโซ่อุปทาน ส่งเสริม การพัฒนาช่องทางตลาดที่หลากหลาย สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและองค์ความรู้ สนับสนุนการดำเนินการ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในต่างประเทศ รวมทั้งกำหนดหน่วยงาน เจ้าภาพหลักในการกำกับดูแลโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญ

3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

โดยพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW และระบบที่เกี่ยวข้อง พัฒนาระบบการ โลจิสติกส์และแบบฟอร์มกลางในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Single e-Form) ปรับลดขั้นตอนกระบวนการในสินค้า ยุทธศาสตร์ที่สำคัญ พัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งปรับปรุง กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

โดยสนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และ Digital Platform เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ การเข้าถึง ฐานข้อมูลและองค์ความรู้ ผลักดันการพัฒนาโมเดลธุรกิจ (Business Model) ที่ทันสมัย มีการดำเนินการที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม สามารถให้บริการได้แบบครบวงจรและได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล รวมทั้งส่งเสริมการลงทุน และสร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในประเทศและภูมิภาค

5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

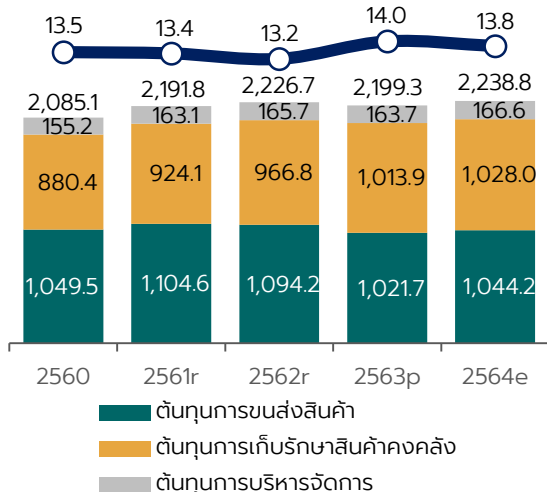
โดยส่งเสริมการวิจัย การลงทุน และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม ด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายใน ประเทศ ปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมบุคลากรที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน พัฒนาการจัดเก็บและเชื่อมโยง ข้อมูลตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง และติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผน

ส่วนที่ 1

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1. ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์

ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พันล้านบาท)



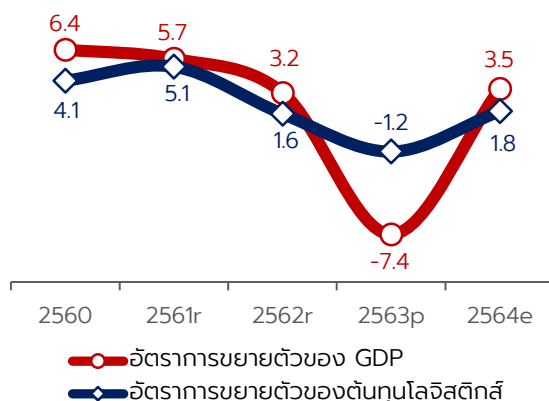
หมายเหตุ: r (revised) หมายถึง ปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังตามข้อมูลระบบบัญชีประชาชาติ
p (preliminary) หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น
e (estimated) หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,199.3 พันล้านบาท ลดลงจาก 2,226.7 พันล้านบาทในปี 2562 ลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.2 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,021.8 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,013.9 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่า 163.7 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ปรับลดลงตามการหดตัวของภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศ ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยเศรษฐกิจในประเทศมีการเติบโตที่ลดลงมากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง

ในปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่ารวม 2,238.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 1.8 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP มีสัดส่วนลดลงจากปีก่อนหน้า ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,044.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,028.0 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า 166.6 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการผ่อนคลายมาตรการด้าน COVID-19 และความคืบหน้าในการกระจายวัคซีน รวมทั้งแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ทำให้อุปสงค์ในประเทศขยายตัว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน รวมถึงการส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญกลับมาขยายตัว

ภาพที่ 2 อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ และ GDP ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)

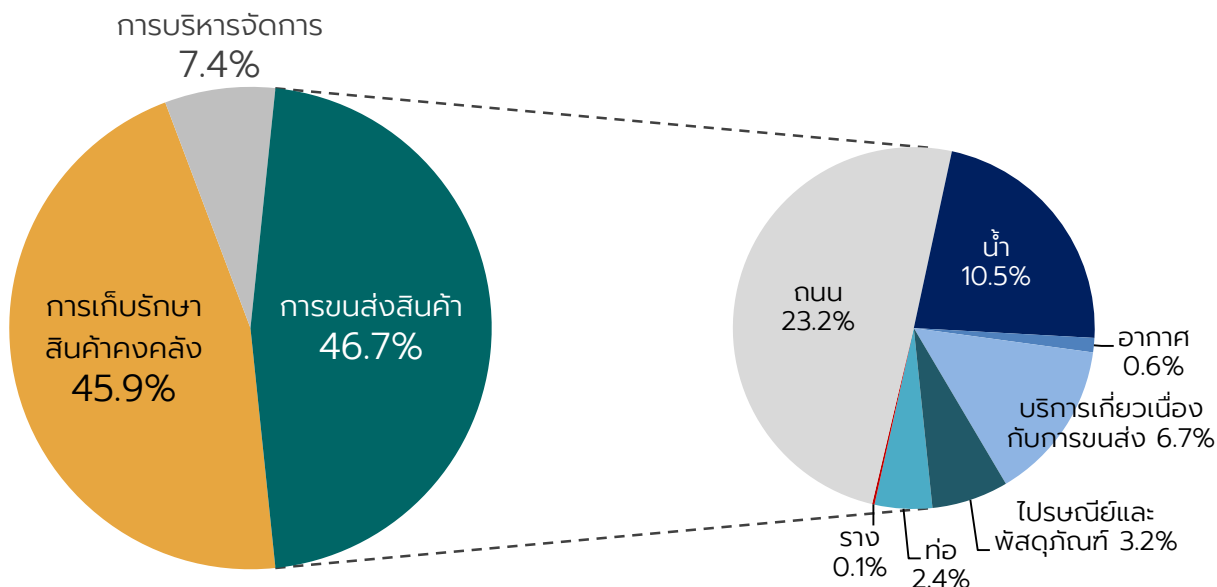


ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

2. โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

ในปี 2564 ต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปจากปีก่อนหน้าที่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด ส่วนหนึ่งมาจากปัจจัยราคาด้านการขนส่งสินค้าที่ปรับสูงขึ้น อาทิ ราคา น้ำมัน และค่าระวางเรือ และการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมด้านการขนส่งสินค้า โดยต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.7 ของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 45.9 และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4

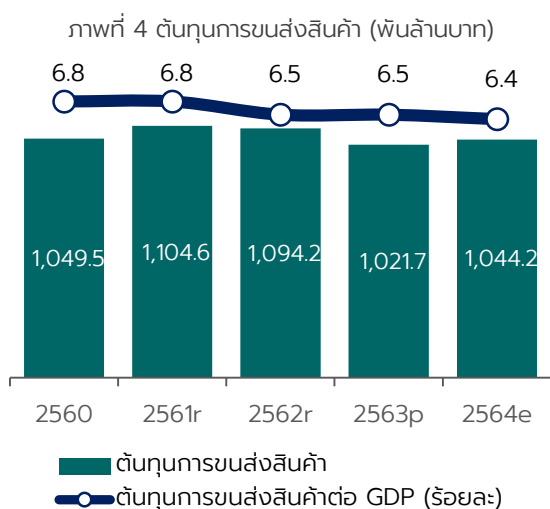
ภาพที่ 3 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

3. องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

3.1 ต้นทุนการขนส่งสินค้า



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในปี 2564 ต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 1,044.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,021.8 พันล้านบาทในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 2.2 โดยคาดว่าเป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับเพิ่มขึ้น รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเปลี่ยนแปลงไปตามกลไกสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศและเศรษฐกิจโลก สรุปสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1) กิจกรรมด้านการขนส่งสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าปรับเปลี่ยนขึ้นจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2564 ดัชนีการส่งสินค้ามีค่า 98.05 เพิ่มขึ้นจาก 93.44 ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.94 จากการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวโดยพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

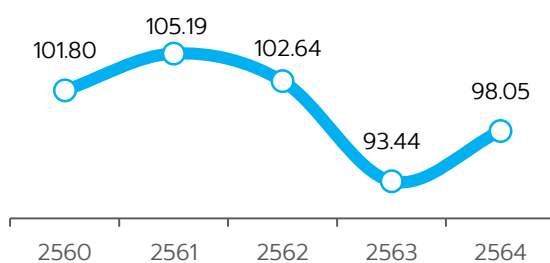
● การผลิตสินค้าเพิ่มขึ้น

ปริมาณการผลิตสินค้าในภาพรวมของประเทศเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2564 ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรมีค่า 142.72 เพิ่มขึ้นจาก 142.28 ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.31 โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ ผลไม้ พืชผัก อ้อย ถั่วเขียว มันสำปะหลัง และปาล์มน้ำมัน และดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมมีค่า 97.45 เพิ่มขึ้นจาก 91.74 ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.23 โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ ยานยนต์ เพอร์ซิเจอร์ เครื่องประดับ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องหนัง และผลิตภัณฑ์ยาง

● การค้าระหว่างประเทศกลับมาขยายตัว

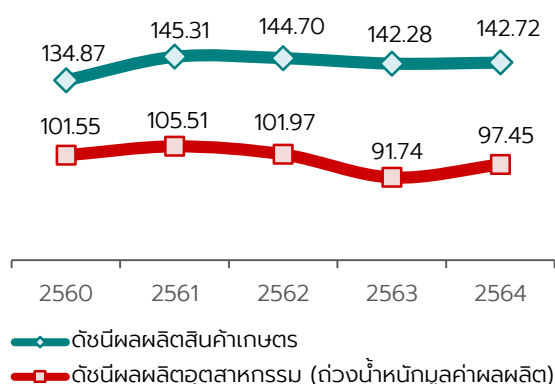
ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2564 ดัชนีปริมาณสินค้าเข้ามีค่า 105.90 เพิ่มขึ้นจาก 89.82 ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 17.90 และดัชนีปริมาณสินค้าออกมีค่า 114.86 เพิ่มขึ้นจาก 99.47 ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 15.47 นอกจากนี้ การค้าระหว่างประเทศมีมูลค่าประมาณ 17,095 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 13,660 พันล้านบาท ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.14 โดยเฉพาะในประเทศและกลุ่มประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ASEAN สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ตะวันออกกลาง และ BIMSTEC

ภาพที่ 5 ดัชนีการส่งสินค้า



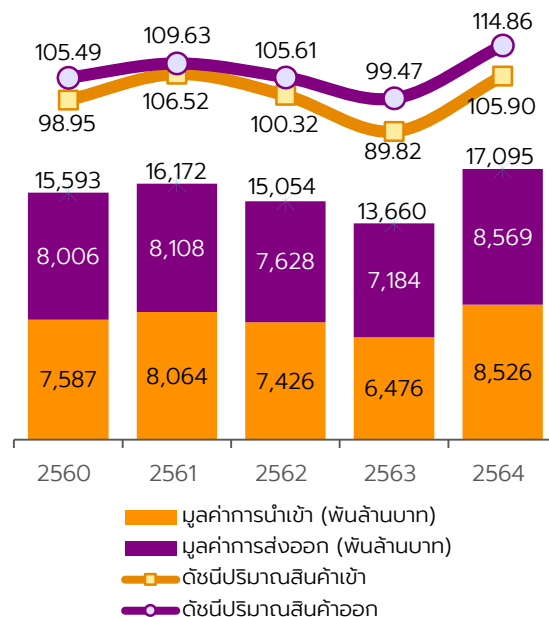
ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ภาพที่ 6 ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ภาพที่ 7 ดัชนีปริมาณสินค้าเข้าออกและมูลค่าการนำเข้าส่งออก

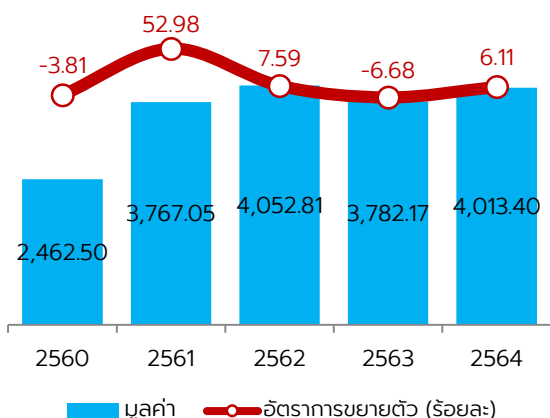


ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย

● การขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

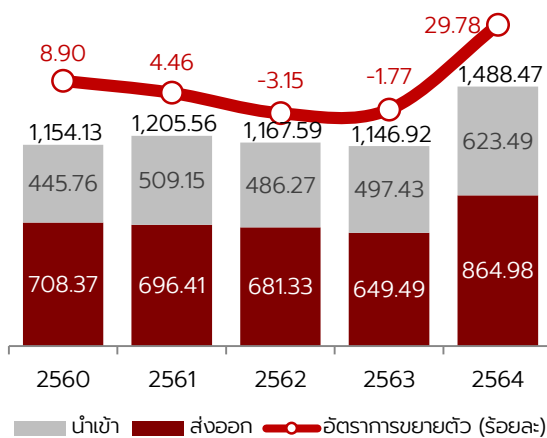
การขนส่งสินค้าทางถนน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามความต้องการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มปริมาณการผลิตหลังจากที่ชะลอไปในช่วงแรกของสถานการณ์ COVID-19 และส่วนหนึ่งมาจากการเติบโตอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ e-Commerce โดยผู้ประกอบการหันมาใช้บริการสั่งซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้กิจกรรมการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-mile Delivery) เพิ่มขึ้น โดยมูลค่าธุรกิจ e-Commerce ของประเทศในปี 2564 คาดว่ามีมูลค่า 4,013.40 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 3,782.17 ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.11 รวมทั้งจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าบริเวณด่านชายแดน ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนขยายตัวจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2564 มีมูลค่า 1,488.47 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,146.92 พันล้านบาทในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 29.78

ภาพที่ 8 มูลค่าธุรกิจ e-Commerce (พันล้านบาท)



ที่มา: สำนักงานพัฒนารัฐกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)

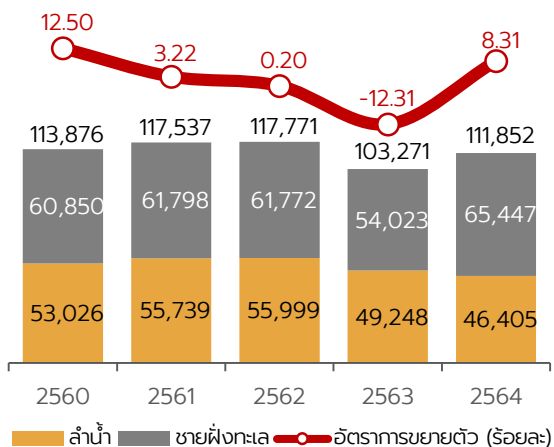
ภาพที่ 9 มูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย (พันล้านบาท)



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

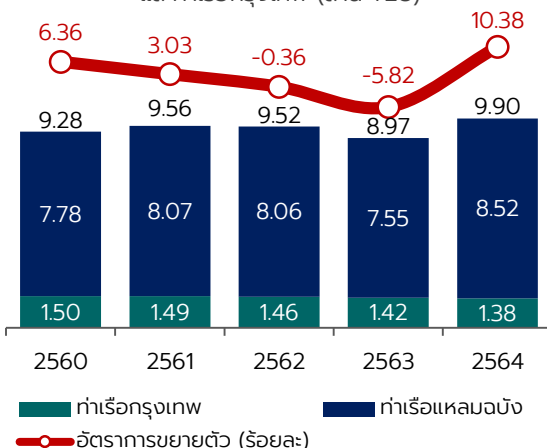
การขนส่งสินค้าทางน้ำ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี 2564 การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศมีปริมาณ 111,852 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 103,271 พันตันในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 8.31 ในขณะที่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณรวม 9.90 ล้าน TEU เพิ่มขึ้นจาก 8.97 ล้าน TEU ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 10.38 จากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศคู่ค้า และความต้องการสินค้าที่เพิ่มขึ้น

ภาพที่ 10 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ (พันตัน)



ที่มา: กรมเจ้าท่า ประมวลผลโดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

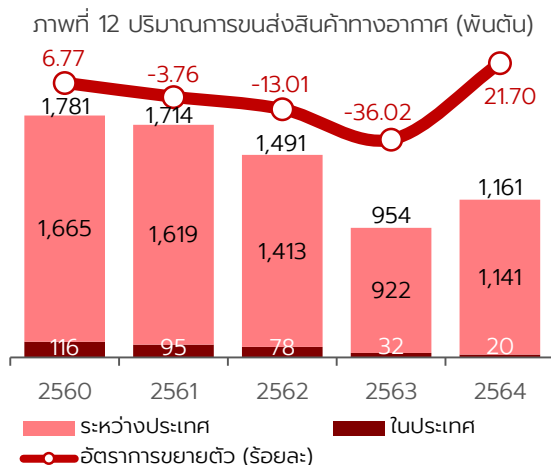
ภาพที่ 11 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ (ล้าน TEU)



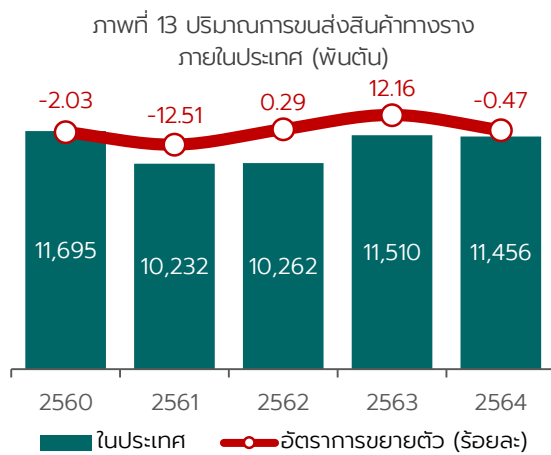
ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

● การขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง (ต่อ)

การขนส่งสินค้าทางอากาศ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี 2564 มีปริมาณรวม 1,161 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 954 พันตันในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.70 จากปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น เนื่องจากยังมีความต้องการจำนวนมากในตลาดโลก ประกอบกับข้อจำกัดในการทำการบินภายใต้สถานการณ์ COVID-19 ที่น้อยกว่าการขนส่งผู้โดยสาร ทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มกลับมาฟื้นตัว ทั้งนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศลดลงเล็กน้อย ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการลดลงของเที่ยวบินที่ให้บริการ ทำให้ผู้ใช้บริการเลือกใช้การขนส่งในรูปแบบอื่นแทน



ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางราง ในปี 2564 มีปริมาณรวม 11,456 พันตัน ลดลงจาก 11,510 พันตันในปี 2563 หรือลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.47 โดยการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศค่อนข้างทรงตัว ส่วนหนึ่งมาจากโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่สำคัญยังอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าได้แบบไร้รอยต่อ ประกอบกับการเติบโตของการค้าแบบ e-Commerce ที่ต้องส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการมองว่าการขนส่งทางรางไม่สามารถตอบสนองการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-mile Delivery) ได้ จึงทำให้ประเภทของสินค้าในการขนส่งทางรางยังมีอยู่จำกัด

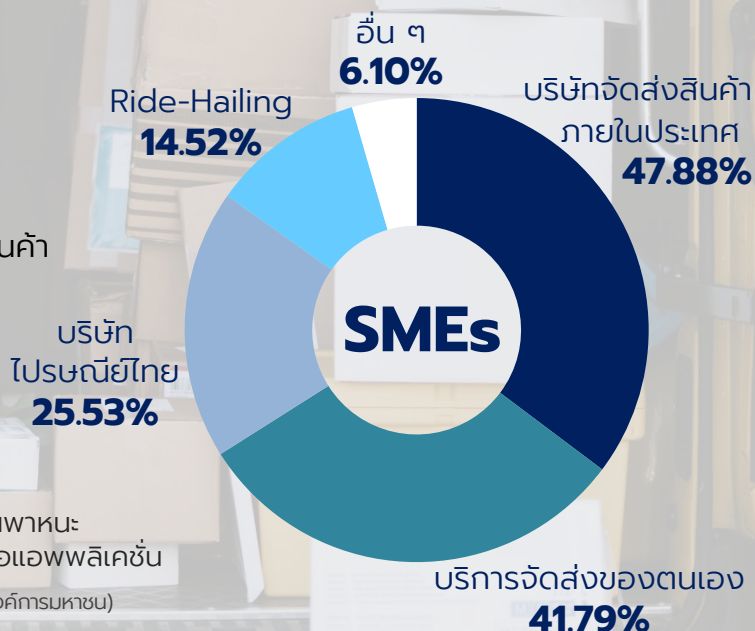


LOGISTICS INSIGHT 1: ธุรกิจ e-Commerce กับช่องทางการขนส่ง

สัดส่วนการใช้บริษัทจัดส่งสินค้าภายในประเทศของธุรกิจ e-Commerce สำหรับ SMEs ในปี 2563 โดยมีปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้บริการ ได้แก่ ค่าบริการขนส่ง จำนวนจุดรับส่งสินค้า และความน่าเชื่อถือ

Ride-hailing คือ ธุรกิจที่ให้บริการยานพาหนะผ่านแพลตฟอร์มหรือแอปพลิเคชัน

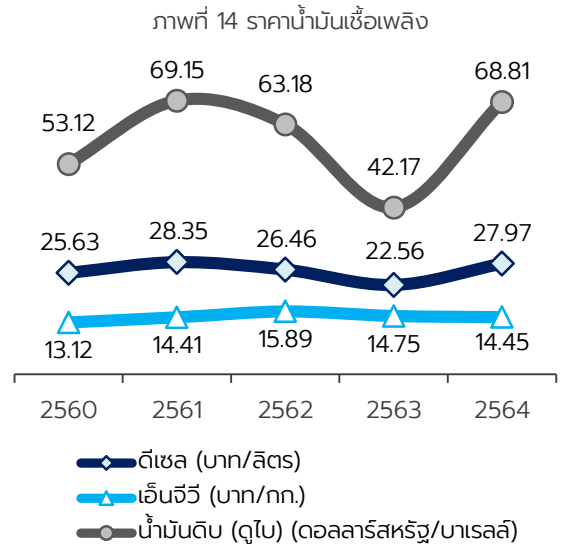
ที่มา: สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)



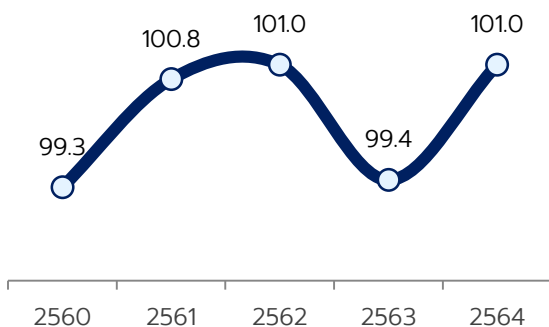
2) ปัจจัยราคาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

● ราคาเชื้อเพลิงสูงขึ้น

ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ในปี 2564 มีราคาขายเฉลี่ยอยู่ที่ 27.97 บาทต่อลิตร เพิ่มขึ้นจาก 22.56 บาทต่อลิตรในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 23.98 โดยเพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกันกับราคาน้ำมันตลาดโลกจากการฟื้นตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น สำหรับก๊าซเอ็นจีวีมีราคาขายปลีกเฉลี่ยอยู่ที่ 14.45 บาทต่อกิโลกรัม ลดลงจาก 14.75 บาทต่อกิโลกรัม หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.03 ส่วนหนึ่งมาจากมาตรการกำหนดเพดานราคาก๊าซเอ็นจีวีของภาครัฐ



ภาพที่ 15 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



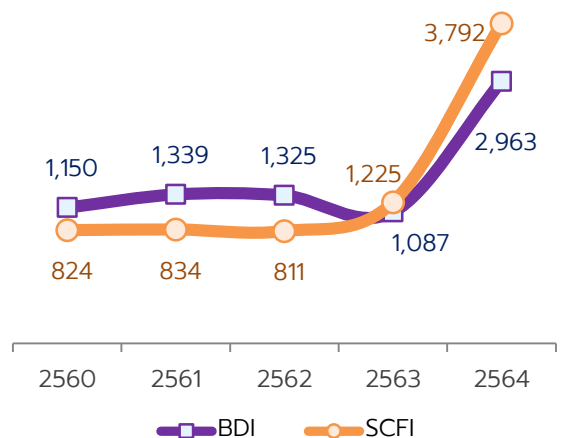
● ค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนเพิ่มขึ้น

ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ในปี 2564 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 101.0 เพิ่มขึ้นจาก 99.4 ในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.6 โดยเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในทุกไตรมาส จากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันและความต้องการขนส่งสินค้าจากการขยายตัวของการผลิตและการนำเข้าส่งออกกลุ่มสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ อุปกรณ์ไฟฟ้า ถ่านหินและลิกไนต์ ผลิตภัณฑ์โลหะ ผลิตภัณฑ์อาหาร สิ่งทอ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

● ค่าระวางเรือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

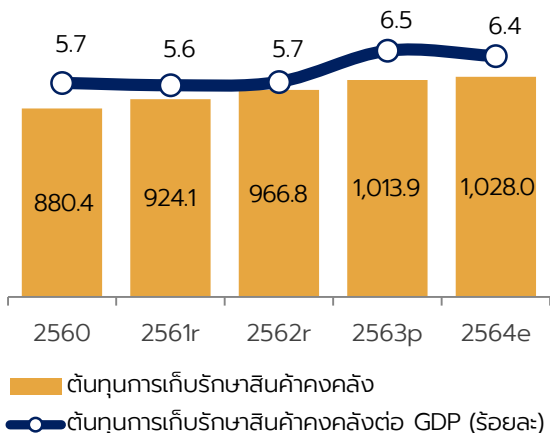
ดัชนีค่าระวางเรือ ในปี 2564 ดัชนีค่าระวางเรือสินค้าแท่ง (Dry Bulk) Baltic Dry Index (BDI) มีมูลค่าเฉลี่ยประมาณ 2,963 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 172.6 และดัชนีค่าระวางเรือตู้สินค้า (Container) Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) มีมูลค่าเฉลี่ยประมาณ 3,792 ดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 209.5 เนื่องจากหลายประเทศเริ่มผ่อนคลายมาตรการจากสถานการณ์ COVID-19 และเศรษฐกิจเริ่มกลับมาฟื้นตัว ทำให้มีความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีความต้องการพื้นที่เรือ (Space) และตู้สินค้าในการขนส่งสินค้ามากขึ้น ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงส่งผลให้ราคาค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ภาพที่ 16 ดัชนีค่าระวางเรือ



3.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ภาพที่ 17 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (พันล้านบาท)



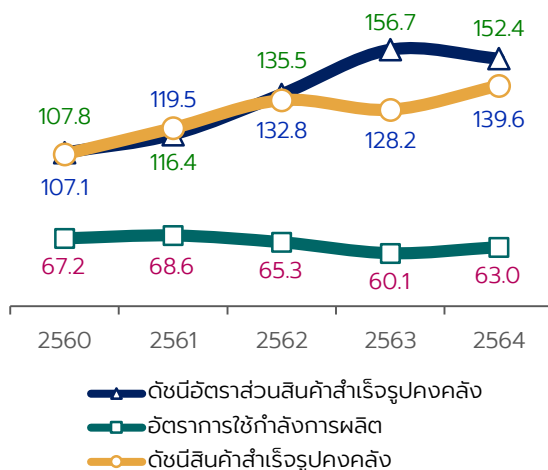
ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในปี 2564 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 1,028.0 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,013.9 พันล้านบาทในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.4 ประกอบด้วย (1) ต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 824.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 815.7 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.1 และ (2) ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 203.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 198.2 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 โดยมีปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ดังนี้

1) การเพิ่มขึ้นของกิจกรรมการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง

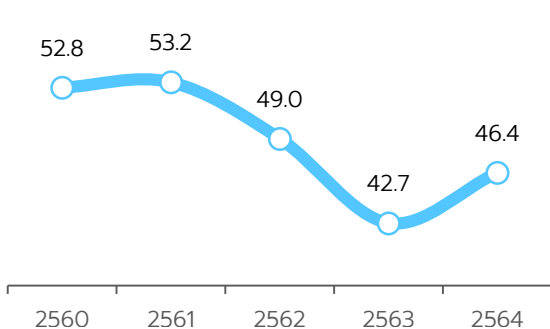
ในปี 2564 อัตราการใช้กำลังการผลิตมีค่า 63.0 เพิ่มขึ้นจาก 60.1 ในปี 2563 และดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 139.6 เพิ่มขึ้นจาก 128.2 ในปี 2563 สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการปรับเพิ่มกำลังการผลิตตามการขยายตัวของภาคการผลิตและส่งผลทำให้มีปริมาณสินค้าคงคลังในครอบครองเพิ่มขึ้นภายหลังจากมองเห็นทิศทางเศรษฐกิจที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวอย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่าอยู่ที่ 152.4 ลดลงจาก 156.7 ในปี 2563 สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการสามารถระบายสินค้าคงคลังที่มีอยู่ออกสู่ตลาดได้ดีขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางของการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจประเทศ

ภาพที่ 18 ดัชนีภาคอุตสาหกรรม



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ภาพที่ 19 ดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจ (ภาคการผลิต)



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

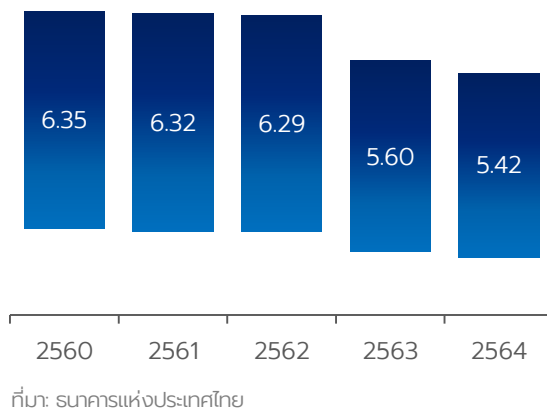
ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาดัชนีความเชื่อมั่นทางธุรกิจภาคการผลิตซึ่งสะท้อนความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการด้านการผลิตพบว่าในปี 2564 มีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีค่าเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 46.9 เพิ่มขึ้นจาก 43.7 ในปี 2563



2) การปรับลดลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR)

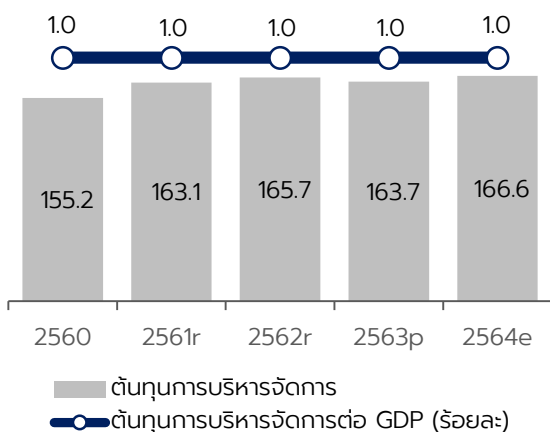
ในปี 2564 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีปรับลดลงจากปีก่อนหน้า โดยเฉลี่ยทั้งปีลดลงอยู่ที่ร้อยละ 5.42 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับอัตราดอกเบี้ยนโยบายของคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) ที่มีการรักษาระดับความผ่อนคลายของนโยบายการเงินเพื่อสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ภายใต้สถานการณ์ความไม่แน่นอนของภาวะเศรษฐกิจและการเงินโลก รวมทั้งภาครัฐได้มีมาตรการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) มาตรการสินเชื่อฟื้นฟู และมาตรการรับโอนทรัพย์สินหลักประกันเพื่อชำระหนี้ (Asset Warehousing) เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการโดยเฉพาะ SME ที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19

ภาพที่ 20 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี MLR



3.3 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์

ภาพที่ 21 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (พันล้านบาท)



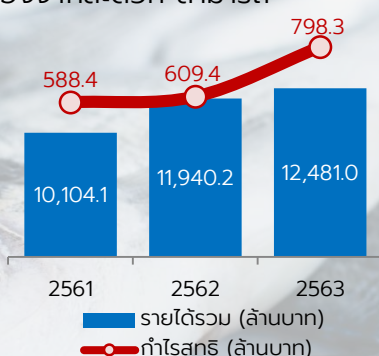
ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในปี 2564 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 166.6 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 163.7 พันล้านบาทในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.8 ซึ่งใช้สมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์เท่ากับร้อยละ 8.04 ของผลรวมต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาของโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2562 ของ สศช.

LOGISTICS INSIGHT 2: ภาพรวมธุรกิจขนส่งและคลังสินค้าแช่แข็ง

ธุรกิจขนส่งและคลังสินค้าแช่แข็งมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องท่ามกลางสถานการณ์ COVID-19 ส่วนหนึ่งมาจากพฤติกรรมผู้บริโภคที่นิยมซื้อมาปรุงรับประทานที่บ้านมากขึ้น เนื่องจากสะดวก สามารถเก็บรักษาได้นาน และลดความเสี่ยงจากการไปในพื้นที่แออัด สะท้อนให้เห็นถึงโอกาสในเติบโตของธุรกิจในอนาคต

จำนวน **376** ราย
มูลค่าทุนจดทะเบียน **11,799.53** ล้านบาท
(ข้อมูล ณ 30 เมษายน 2565)



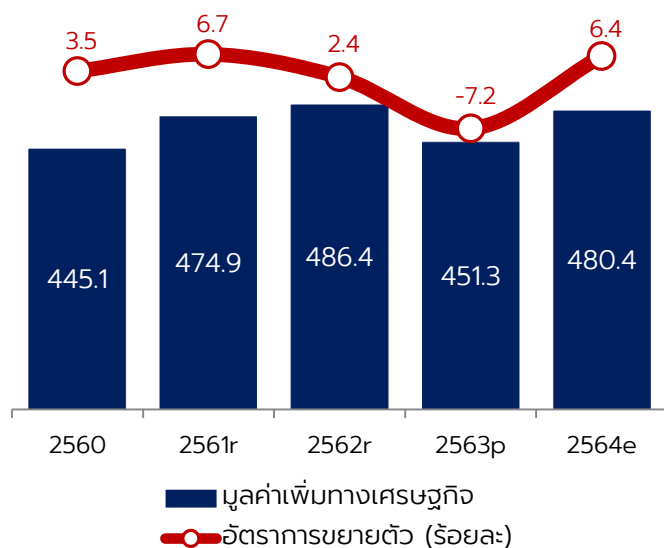
ประเภทธุรกิจตามมาตรฐาน TSIC ปี 2552

- 49331: การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน** การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนนโดยรถบรรทุกหรือรถยนต์ที่ติดตั้งเครื่องทำความเย็นโดยเฉพาะ
- 52101: กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง** การบริหารจัดการเก็บสินค้าและสถานที่เก็บสินค้าแช่เย็น หรือแช่แข็ง รวมทั้งผลิตภัณฑ์ที่นำเสียได้ง่าย

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

4. มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

ภาพที่ 22 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ (พันล้านบาท)



แนวคิด/วิธีการคำนวณ

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ หมายถึง กำไรทางเศรษฐกิจของธุรกิจที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดภายในประเทศจากสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

VA ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
= มูลค่าผลผลิตทั้งหมดในการผลิต
- ค่าใช้จ่ายขั้นกลาง

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในปี 2564 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัว โดยคาดว่าจะมีมูลค่า 480.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 451.3 พันล้านบาทในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 6.4 เนื่องมาจากการผ่อนคลายมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศและการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในหลายประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทย ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจภายในประเทศปรับตัวดีขึ้น รวมทั้งแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ทำให้ภาคบริการและการท่องเที่ยวกลับมาฟื้นตัว ประกอบกับการส่งออกสินค้าที่ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้ประกอบการทำการผลิตและจัดเก็บสินค้าเพิ่มขึ้น นอกจากนี้จากพฤติกรรมผู้บริโภคที่สามารถปรับตัวกับการซื้อขายสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์เพิ่มขึ้น ทำให้ธุรกิจ e-Commerce ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ผู้ประกอบการได้นำเทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยมาใช้ในการให้บริการและการดำเนินธุรกิจ ซึ่งช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในกิจกรรมโลจิสติกส์และธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม

LOGISTICS INSIGHT 3: นวัตกรรมขนส่งวัคซีนโควิดในประเทศกานา

บริษัท Zipline ผู้ให้บริการขนส่งเวชภัณฑ์และอุปกรณ์ทางการแพทย์ผ่านโดรนได้ร่วมกับ BioNTech และ Pfizer ในการออกแบบบรรจุภัณฑ์เพื่อส่งมอบวัคซีนโควิดในประเทศกานา โดยบรรจุภัณฑ์นี้สามารถเก็บรักษาอุณหภูมิของวัคซีนให้อยู่ในช่วง 36-46 องศาฟาเรนไฮต์ได้นานถึง 4 ชั่วโมง ทั้งนี้ การขนส่งด้วยโดรนจะช่วยให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ห่างไกลและยากที่จะเข้าถึงในรัศมี 80 กม. ได้อย่างรวดเร็ว ด้วยความเร็วสูงสุด 100 กม./ชั่วโมง รวมทั้งยังช่วยลดต้นทุนการขนส่งได้ดีกว่าวิธีปกติ ซึ่งในช่วงปลายปี 2564 มีการขนส่งวัคซีนโควิดกว่า 250,000 โดส และประชาชนกว่าร้อยละ 40 ของประชากรทั้งหมดในประเทศกานาได้รับวัคซีนดังกล่าวแล้ว

ที่มา: www.fastcompany.com



5. แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2565

ในช่วงปลายปี 2564 ถึงกลางปี 2565 เศรษฐกิจภายในประเทศมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จากการผ่อนคลายมาตรการในการควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 การเร่งกระจายการผลิตวัคซีน และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้น ส่งผลให้การบริโภค การลงทุนภาคเอกชน และการส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญขยายตัว ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อุปสงค์การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าในปี 2565 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะลดลงอยู่ที่ร้อยละ 12.9 - 13.3 ต่อ GDP อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องประเมินปัจจัยเสี่ยงที่มีความไม่แน่นอนและอาจส่งผลกระทบต่อในอนาคต โดยเฉพาะการระบาดระลอกใหม่ของ COVID-19 สายพันธุ์ใหม่หรือโรคระบาดใหม่ที่อาจแพร่กระจายเป็นวงกว้าง สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน และการเพิ่มขึ้นของอัตราเงินเฟ้อที่ส่งผลให้ธนาคารกลางหลายประเทศทยอยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ อาทิ ราคาน้ำมันตลาดโลกและค่าระวางเรือที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

ตารางที่ 1 แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

รายการ	ข้อมูลจริง				ประมาณการ ปี 2565
	2563	2564	Q1/2565	Q2/2565	
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ^{/1}	14.0 (p)	13.8 (e)	-	-	12.9-13.3
อัตราการขยายตัวของ GDP (CVM) (ร้อยละ) ^{/2}	-6.2	1.5	2.3	2.5	2.7 - 3.2
อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลก (ร้อยละ) ^{/2}	-3.1	5.3	-	-	3.3
อัตราการขยายตัวปริมาณการค้าโลก (ร้อยละ) ^{/2}	-7.9	10.1	-	-	4.3
ราคาน้ำมันดิบ (ดูไบ) (ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล) ^{/2}	42.4	69.5	96.5	108.9	95.0-105.0
อัตราการขยายตัวของดัชนีค่าระวางเรือ SCFI (ร้อยละ) ^{/3}	51.1	209.5	3.26	-13.2	-
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม ^{/4}	91.7	97.5	104.6	95.1	-
ดัชนีการส่งสินค้า ^{/4}	93.4	98.1	103.8	97.8	-
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง ^{/4}	128.2	139.6	138.9	134.6	-
ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ^{/5}	99.4	101.0	104.2	108.4	-
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) ^{/6}	5.41-5.78	5.25-5.58	5.25-5.58		-

ที่มา: ^{/1} กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

^{/2} ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สองของปี 2565 และแนวโน้มปี 2565 ณ วันที่ 15 ส.ค. 65 สศช.

^{/3} Shanghai Shipping Exchange (SSE)

^{/4} สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

^{/5} สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

^{/6} ธนาคารแห่งประเทศไทย

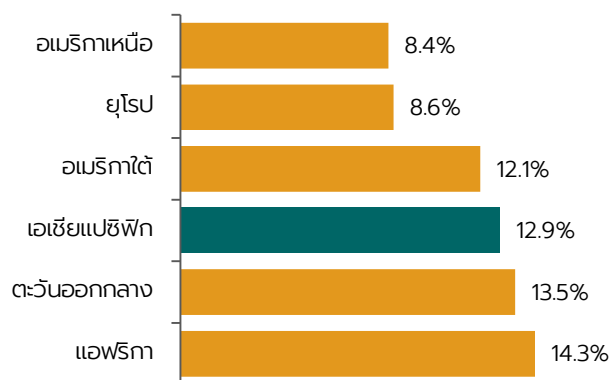


ส่วนที่ 2

ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ

ภาพที่ 23 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2563 รายภูมิภาค

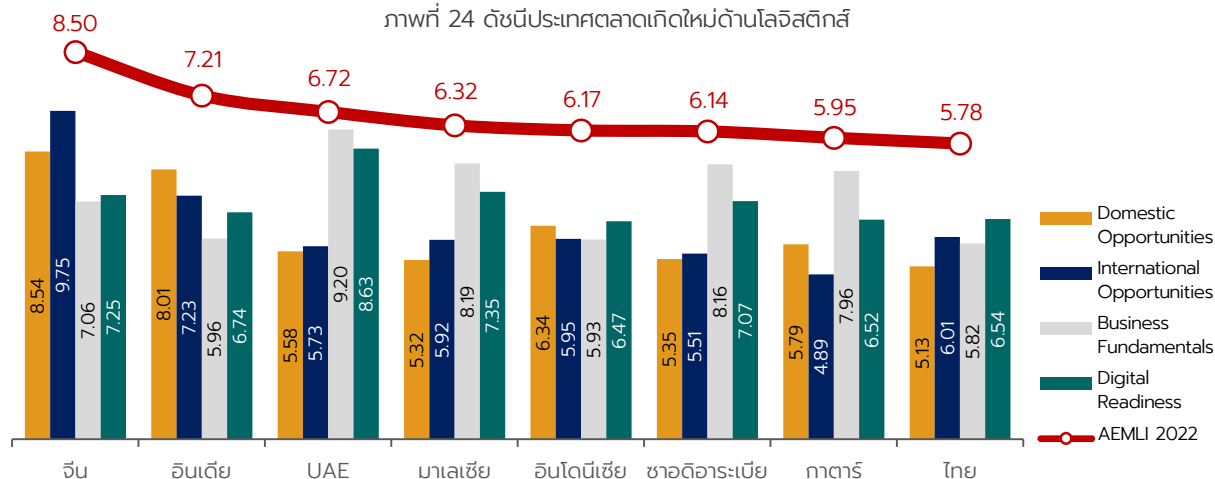


ที่มา: Armstrong & Associates

ผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associates ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์ และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด พบว่าในปี 2563 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของทุกประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 10.8 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10.7 ในปี 2562 โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ 8.4 และ 8.6 ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.9 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12.8

2. Agility Emerging Markets Logistics Index : AEMLI

ภาพที่ 24 ดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์



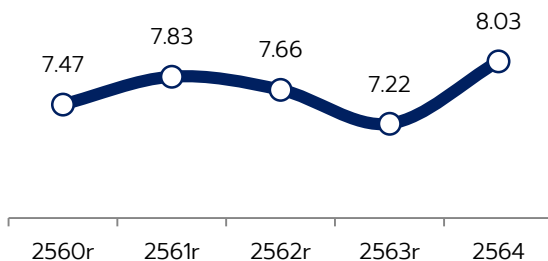
ที่มา: www.agility.com

บริษัท Agility ได้จัดทำดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) โดยในปี 2565 ได้เพิ่มเติมปัจจัยความพร้อมด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Readiness) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจภายใต้สถานการณ์การฟื้นตัวจากการระบาดของ COVID-19 พบว่าจีนและอินเดียอยู่อันดับที่ 1 และ 2 ตามลำดับ และประเทศไทยอยู่อันดับที่ 8 จาก 50 ประเทศทั่วโลก ดีขึ้นจากอันดับที่ 11 ในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่าจีนยังคงครองอันดับที่ 1 อย่างต่อเนื่อง โดยจากรายงานกล่าวว่า จีนได้มีการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการนำเทคโนโลยีขั้นสูง (Advanced Technology) มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

รายงานโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาที่จัดทำโดย The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ร่วมกับบริษัท Kearney พบว่าในปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 1,847.0 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 22.4 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.03 ของ GDP ปรับเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.22 ต่อ GDP ในปี 2563 โดยสรุปได้ดังนี้

ภาพที่ 25 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของสหรัฐอเมริกา



ที่มา: CSCMP's 33rd Annual State of Logistics Report 2022

3.1 ต้นทุนการขนส่งสินค้า

เป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด มูลค่าประมาณ 1,205.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 21.7 ประกอบด้วย



ต้นทุนการขนส่งทางถนน เป็นสัดส่วนมากที่สุด โดยเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 23.4 จากปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น หลังจากที่จะชะลอไปในช่วงแรกที่มีการระบาดของ COVID-19



ต้นทุนการขนส่งทางน้ำ ขยายตัวมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 26.3 จากการปรับเพิ่มขึ้นของค่าขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่เรือและความแออัดของท่าเรือที่ไม่สามารถตอบสนองได้เพียงพอต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้น



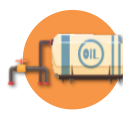
ค่าบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 15.2 จากวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปจากการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) และมาตรการ Work from Home ทำให้ธุรกิจ e-Commerce และการขนส่งแบบ Last-mile Delivery เติบโตอย่างต่อเนื่อง



ต้นทุนการขนส่งทางอากาศ ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 19.2 โดยผู้ประกอบการส่วนหนึ่งเปลี่ยนมาเลือกใช้การขนส่งทางอากาศแทนการขนส่งทางน้ำ



ต้นทุนการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.8 จากปริมาณสินค้าและปัจจัยราคาที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า



ต้นทุนการขนส่งทางท่อ เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 18.2 เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่างๆ ที่มากขึ้น อาทิ ด้านสิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ

ตารางที่ 2 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านเหรียญสหรัฐ)

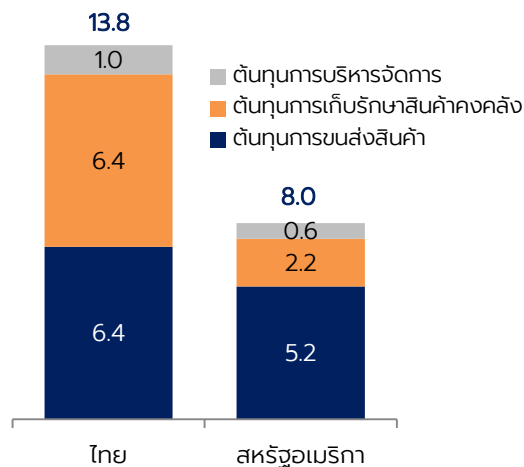
ต้นทุนโลจิสติกส์ (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	มูลค่า		ขยายตัว (ร้อยละ)
	2563r	2564	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	990.9	1,205.7	21.7
ทางถนน	672.9	830.5	23.4
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	116.8	134.5	15.2
ทางราง	74.3	88.3	18.8
ทางอากาศ	44.2	52.7	19.2
ทางน้ำ	25.7	32.4	26.3
ทางท่อ	56.9	67.3	18.2
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	398.2	501.3	25.9
ต้นทุนการบริหารจัดการ	120.1	140.0	16.6
รวม	1,509.0	1,847.0	22.4

ที่มา: CSCMP's 33rd Annual State of Logistics Report 2022

3.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

มีมูลค่าประมาณ 501.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.9 เนื่องจากผู้ประกอบการมีความต้องการที่หลากหลาย และการให้บริการที่สะดวกรวดเร็วมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องลงทุนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการตั้งคลังสินค้าที่อยู่ในแหล่งใกล้ตัวเมือง ทั้งนี้ ภาครัฐได้มีมาตรการช่วยเหลือด้านการเงินที่สำคัญ อาทิ Economic Injury Disaster Loan (EIDL) และ Paycheck Protection Program (PPP) ที่สนับสนุนเงินกู้แบบไม่ต้องจ่ายคืนให้ธุรกิจที่ตรงตามเงื่อนไขที่องค์การธุรกิจขนาดเล็ก (Small Business Administration: SBA) กำหนด เพื่อไม่ให้เกิดการว่างงานและให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้ในช่วงวิกฤติที่สืบเนื่องตั้งแต่ปี 2563

ภาพที่ 26 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยและสหรัฐอเมริกา ปี 2564 (ร้อยละ)



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

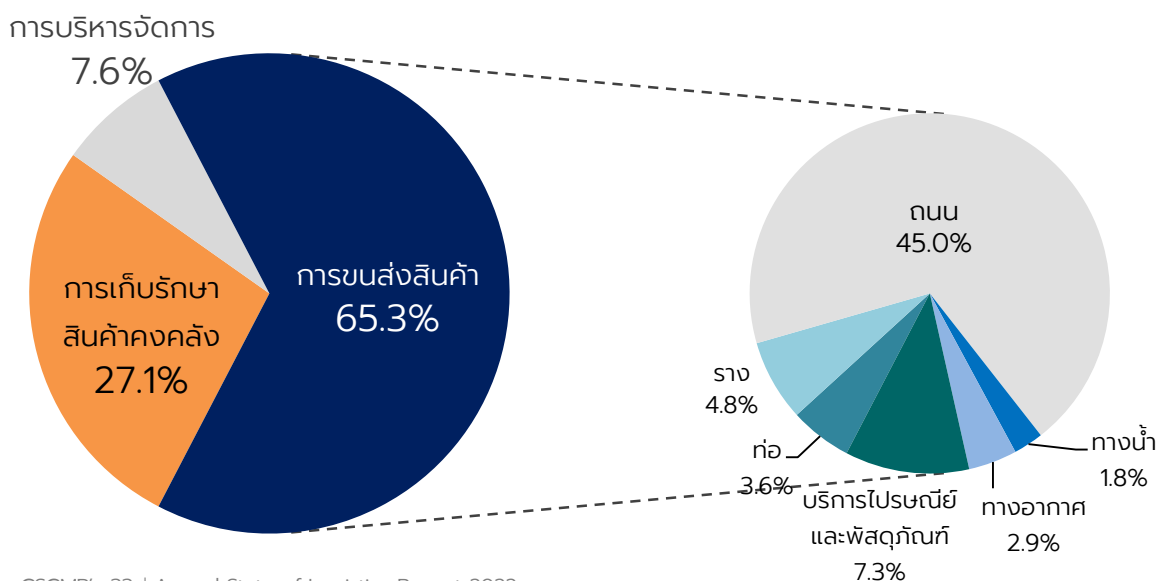
3.3 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์

มีมูลค่าประมาณ 140.0 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 16.6 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับทิศทางการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม

3.4 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.28 ซึ่งผู้ประกอบการยังคงนิยมใช้การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก รองลงมาได้แก่ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.14 และต้นทุนการบริหารจัดการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.58

ภาพที่ 27 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ปี 2564



ที่มา: CSCMP's 33rd Annual State of Logistics Report 2022

ส่วนที่ 3

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทยในระยะต่อไป

ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ผ่านมา ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีสัดส่วนต่อ GDP ที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์ปกติ โดยโครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีขนาดใหญ่ใกล้เคียงกันทั้งในด้านมูลค่าและสัดส่วน ดังนั้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไป ควรมุ่งเน้นการยกระดับการบริหารจัดการของผู้ประกอบการเพื่อลดต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ควบคู่กับการพัฒนาและผลักดันการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุน โดยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ปัจจุบันสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างจัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะ 5 ปีถัดไป ซึ่งมีเป้าหมาย เพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” โดยสรุปแนวทางการพัฒนาตาม (ร่าง) แผนปฏิบัติการฯ ดังนี้

1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

1.1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ

โดยพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างเมืองและรถไฟทางคู่ โดยจัดลำดับตามความเร่งด่วน และให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในภูมิภาค พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือให้เกิดประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอความต้องการ รวมทั้งพัฒนาท่าอากาศยานรองรับการเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศ

1.2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ

โดยการพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค และพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า

1.3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์

โดยจัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ ส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางลำนํ้า ส่งเสริมให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่และตรงตามความต้องการ และส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการโดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้

1.4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

โดยสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัลมาพัฒนาและปรับปรุงการให้บริการที่เกี่ยวข้องในกิจกรรมโลจิสติกส์



2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

2.1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร โดยช่วยเหลือด้านวิชาการและเงินทุนในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการกระบวนการผลิตและการบริหารจัดการ ส่งเสริมการลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ สนับสนุนการเข้าถึงช่องทางตลาดที่หลากหลาย พัฒนาสถาบันเกษตรกรเป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการธุรกิจ และกำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญ

2.2 พัฒนาระบบนิเวศที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม โดยสนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และซอฟต์แวร์ในการบริหารจัดการตลอดโซ่อุปทาน โดยเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การบริหารจัดการคลังสินค้า และการพัฒนารูปแบบธุรกิจที่คำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อม พัฒนาช่องทางตลาดใหม่โดยเฉพาะในรูปแบบ e-Commerce สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุน และส่งเสริมผู้ประกอบการไทยไปลงทุนในต่างประเทศ

2.3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อาทิ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงชีวภาพและก๊าซธรรมชาติในห่วงโซ่การผลิต

3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

3.1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW โดยพัฒนาระบบ NSW เชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform: NDTP) และระบบ Port Community System (PCS) ผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลผ่าน ASEAN Single Window (ASW) และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ระบบ NSW อย่างเต็มรูปแบบ

3.2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเร่งปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าและเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองในยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เร่งกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติให้ครบถ้วนเพื่อจัดทำฐานข้อมูลสินค้าควบคุม พัฒนาแบบฟอร์มกลางในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Single e-Form) และปรับปรุงกฎหมาย/ระเบียบของหน่วยงานเพื่อสามารถให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงกับระบบ NSW ได้อย่างมีประสิทธิภาพครบทุกกระบวนการ

3.3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ประตูกำหนดที่สำคัญ โดยบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินพิธีการแบบ Single Stop Inspection (SSI) ผลักดันความร่วมมือพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศสำหรับพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) และพิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ

3.4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการเจรจาเชิงรุกทั้งในระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี เร่งรัดการดำเนินการตามกรอบความตกลงทางการค้าและโลจิสติกส์โดยเฉพาะประเทศคู่ค้าหลัก และจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงรองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน

3.5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยพิจารณาปรับปรุงกฎหมายที่ล้าหลังหรือไม่สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ และพัฒนากฎหมายรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ อาทิ Cross-Border e-Commerce

4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

4.1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนการดำเนินการในด้านต่างๆ ได้แก่ การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และ Digital Platform อาทิ Smart GPS และ Digital Sensors พัฒนาการให้บริการสำหรับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ อาทิ ยาและเวชภัณฑ์ สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบธุรกิจสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ที่ใช้ทรัพยากรร่วมกันและลดต้นทุนการดำเนินงาน การเข้าถึงฐานข้อมูลเพื่อนำไปใช้พัฒนาศักยภาพการให้บริการ และการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

4.2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล โดยพัฒนาการให้บริการแบบครบวงจร และได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ผลักดันการพัฒนาโมเดลธุรกิจ (Business Model) ที่ทันสมัย อาทิ การให้บริการ Cross Border Logistics การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการจัดการโซ่ความเย็น ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมและธุรกิจโลจิสติกส์ในระดับพื้นที่เพื่อสร้างชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) และสร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในประเทศและภูมิภาค โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs และ Startup

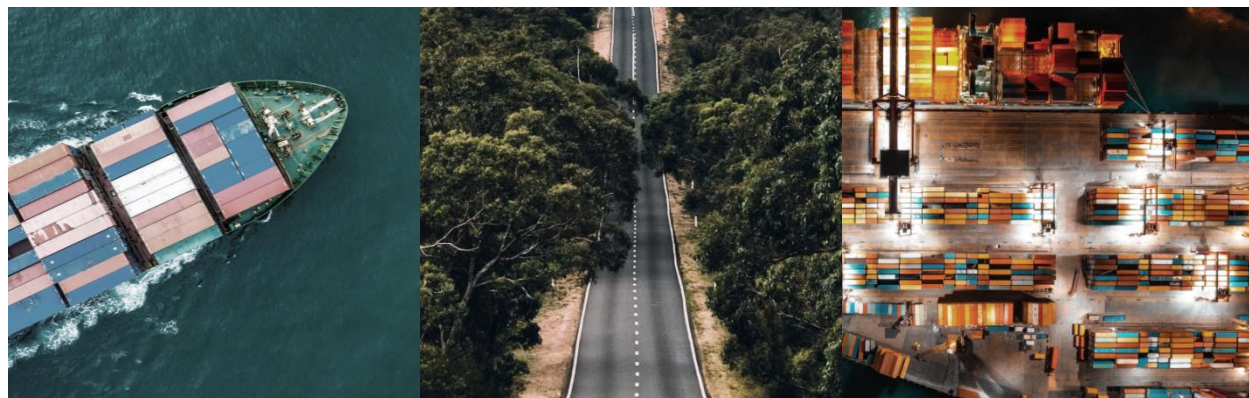
5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

5.1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ โดยกำหนดกลไกการให้ทุนแก่ข้อเสนองานวิจัยที่มีแนวโน้มนำไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลและถ่ายทอดองค์ความรู้ และผลักดันการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ได้จากการวิจัยไปต่อยอดในกิจกรรมโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

5.2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ โดยกำหนดนโยบาย มาตรการจูงใจ และสิทธิประโยชน์เพื่อดึงดูดนักลงทุน และสนับสนุนการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมจากผลงานวิจัยในประเทศ

5.3 พัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ โดยปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน และยกระดับทักษะแรงงานเพื่อเข้าสู่ตลาดสากลและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ

5.4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ โดยปรับปรุงข้อมูลตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ให้เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง พัฒนาระบบการจัดเก็บและเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน และติดตามประเมินผลการดำเนินงานตามแผน



ตารางแนบ 1: มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – 2564e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 1: Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2012-2021e
by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

ต้นทุนโลจิสติกส์	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Logistics Cost
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018r	2019r	2020p	2021e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	932.2	953.4	994.9	1,016.3	1,078.3	1,049.5	1,104.6	1,094.2	1,021.7	1,044.2	Transportation Cost
ทางท่อ	39.4	35.6	49.6	43.6	51.9	62.4	68.2	61.1	53.2	53.2	Pipeline
ทางราง	2.1	2.1	1.8	1.8	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	1.8	Rail
ทางถนน	554.5	562.3	577.1	590.9	631.0	559.0	567.6	564.5	517.8	519.0	Road
ทางน้ำ	201.8	203.6	205.0	220.4	224.3	233.2	243.0	238.6	226.7	234.4	Water
ทางอากาศ	41.4	41.1	39.5	36.4	39.7	42.4	46.1	42.5	14.0	14.6	Air
บริการเกี่ยวกับการขนส่ง	76.1	87.1	97.9	99.8	103.9	113.7	126.0	127.3	138.1	149.3	Transport-Related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	16.9	21.6	24.0	23.4	25.4	36.7	51.8	58.2	70.0	71.9	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	682.9	713.9	711.2	724.1	743.1	880.4	924.1	966.8	1,013.9	1,028.0	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	668.1	696.2	696.8	709.2	730.1	689.0	732.3	773.4	815.7	824.9	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	14.8	17.7	14.4	14.9	13.0	191.4	191.8	193.4	198.2	203.1	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	161.5	166.7	170.6	174.0	182.1	155.2	163.1	165.7	163.7	166.6	Logistics Administration Cost
มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,776.6	1,834.0	1,876.7	1,914.4	2,003.5	2,085.1	2,191.8	2,226.7	2,199.3	2,238.8	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	12,357.3	12,915.2	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,373.3	16,892.4	15,636.9	16,180.6	Gross Domestic Product (GDP)

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP

Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.6	7.4	7.5	7.4	7.4	6.8	6.8	6.5	6.5	6.4	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	5.5	5.5	5.4	5.2	5.1	5.7	5.6	5.7	6.5	6.4	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	14.4	14.2	14.2	13.9	13.8	13.5	13.4	13.2	14.0	13.8	Logistics Costs to GDP

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2561 สศช.

ตารางแบบ 2: ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – 2564e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 2: Transportation Cost to GDP by Components from 2012-2021e
by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP

Unit: Percent to GDP

ต้นทุนโลจิสติกส์	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Logistics Cost
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018r	2019r	2020p	2021e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7.6	7.5	7.5	7.4	7.4	6.7	6.8	6.5	6.5	6.4	Transportation Cost
ทางท่อ	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	Pipeline
ทางราง	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Rail
ทางถนน	4.6	4.4	4.4	4.3	4.3	3.6	3.5	3.3	3.3	3.2	Road
ทางน้ำ	1.6	1.6	1.5	1.6	1.5	1.5	1.5	1.4	1.4	1.5	Water
ทางอากาศ	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.1	0.1	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8	0.9	0.9	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.5	0.4	Parcel Services

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2561 สศช.

ตารางแนบ 3: แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – 2564e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 3: Trends of Logistics Costs Growth and GDP between 2012-2021e
by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

ต้นทุนโลจิสติกส์	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Logistics Cost
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018r	2019r	2020p	2021e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	9.6	2.3	4.4	2.1	6.1	-2.7	5.3	-0.9	-6.6	2.2	Transportation Cost
ทางท่อ	7.9	-9.6	39.3	-12.2	19.1	20.4	9.1	-10.4	-12.9	0.0	Pipeline
ทางราง	10.5	0.0	-14.3	3.0	13.3	0.7	-3.0	-4.1	-6.5	-1.5	Rail
ทางถนน	8.4	1.4	2.6	2.4	6.8	-11.4	1.5	-0.5	-8.3	0.2	Road
ทางน้ำ	20.3	0.9	0.7	7.5	1.8	3.9	4.2	-1.8	-5.0	3.4	Water
ทางอากาศ	-2.1	-0.7	-3.9	-7.9	9.1	6.8	8.7	-7.7	-67.1	4.2	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	7.8	14.5	12.4	1.9	4.1	9.4	10.8	1.1	8.5	8.1	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	-13.8	27.8	11.1	-2.5	8.5	44.1	41.2	12.4	20.3	2.7	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	3.0	4.5	-0.4	1.8	2.6	18.5	5.0	4.6	4.9	1.4	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	2.7	4.2	0.1	1.8	2.9	-5.6	6.3	5.6	5.5	1.1	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	22.3	19.6	-18.6	3.5	-12.8	1,371.2	0.2	0.8	2.5	2.5	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	6.7	3.2	2.3	2.0	4.6	-14.8	5.1	1.6	-1.2	1.8	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	6.7	3.2	2.3	2.0	4.7	4.1	5.1	1.6	-1.2	1.8	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	9.3	4.5	2.4	3.9	5.9	6.4	5.7	3.2	-7.4	3.5	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.
หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง
p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น
e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ
ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2561 สศช.

ตารางแนบ 4: มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – 2564e

โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 4: Thailand's Economics Value Added from Logistics activities from 2012-2021e
by Logistics Development Strategy Division NESDC

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Economic Value Added
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018r	2019r	2020p	2021e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	29.0	25.5	36.1	31.4	52.5	48.3	52.1	46.8	40.5	37.5	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	0.3	0.2	0.6	0.4	0.8	0.8	1.2	1.0	0.7	0.6	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	117.9	118.0	119.0	135.9	139.4	146.6	149.0	152.9	142.6	146.1	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	93.4	97.5	98.9	105.5	107.8	111.3	115.7	115.4	109.2	117.5	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	28.5	29.1	28.7	30.2	35.9	39.9	43.0	39.7	15.1	18.7	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	45.8	49.6	55.6	56.6	59.2	64.8	74.9	84.5	86.7	91.2	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	12.9	13.6	14.8	15.7	19.7	24.9	30.5	37.5	47.7	59.8	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	9.0	10.8	8.8	9.1	8.4	8.5	8.5	8.6	8.8	9.0	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	336.8	344.3	362.5	384.8	423.7	445.1	474.9	486.4	451.3	480.4	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	12,357.3	12,915.2	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,373.3	16,892.4	15,636.9	16,180.6	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ตารางแนบ 5: อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2555 – 2564e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 5: Trends of Economics Value Added from Logistics Activities between 2012-2021e
by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Economic Value Added
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018r	2019r	2020p	2021e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	-10.5	-12.3	42.0	-13.0	67.2	-8.1	7.9	-10.2	-13.5	-7.6	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	-39.0	-29.3	131.5	-30.5	97.2	9.7	51.1	-21.6	-25.7	-14.6	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	10.9	0.1	0.8	14.2	2.6	0.7	1.6	2.6	-6.7	2.5	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	12.4	4.4	1.4	6.7	2.2	3.2	4.0	-0.3	-5.4	7.6	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	8.9	2.2	-1.2	4.9	18.9	11.3	7.7	-7.6	-61.9	23.6	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	13.2	8.4	12.2	1.8	4.6	9.4	15.6	12.8	2.6	5.2	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	5.3	5.4	8.5	6.2	25.2	26.7	22.3	23.1	27.1	25.4	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	20.9	19.8	-18.9	3.6	-7.6	1.0	0.3	0.4	2.5	2.9	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	9.1	2.2	5.3	6.1	10.1	3.5	6.7	2.4	-7.2	6.4	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	9.3	4.5	2.4	3.9	5.9	6.4	5.7	3.2	-7.4	3.5	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ



คณะทำงานต้นทูลโลจิสติกส์

กองบัญชาประชาชน

กองงบประมาณรัฐวิสาหกิจ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Office of the National Economic and
Social Development Council (NESDC)

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส

เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

E-mail : logistic@nesdc.go.th

Website : bit.ly/LogisticsReport2021

Tel. 0 2280 4085 ext. 5710, 5715, 5721