



รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2557

Thailand's Logistics Report 2014



เนื้อหาในเล่ม

- I. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- II. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม
- III. รูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย
- IV. ศักยภาพของเส้นทางขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

I ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ในปี 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 1,835.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ลดลงจากร้อยละ 14.4 ต่อ GDP ในปี 2555 ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากการลดลงของแรงส่งของอุปสงค์ในประเทศเนื่องจากการเร่งใช้จ่ายไปแล้วในปีก่อนหน้าเพื่อฟื้นฟูความเสียหายจากมหาอุทกภัยในปี 2554 ประกอบกับสถานการณ์เศรษฐกิจและการเมืองมีความไม่แน่นอนสูงขึ้น
- **โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์** ในปี 2556 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 51.9 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ลดลงจากร้อยละ 52.6 ในปี 2555 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 39.0 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 38.4 ในปี 2555 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 9.1
- **องค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์** ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยมีมูลค่า 953.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.78 จากปี 2555 หรือคิดเป็นร้อยละ 7.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 715.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.73 ต่อปี คิดเป็นร้อยละ 5.5 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 166.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.47 ต่อปี คิดเป็นร้อยละ 1.3 ต่อ GDP

II ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม

- ในปี 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 8.06 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ซึ่งมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 7.27 โดยกลุ่มอุตสาหกรรมที่มี**ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสูงสุด** 5 ลำดับแรก ได้แก่ (1) กลุ่มการฟอกและตกแต่งหนังฟอก ร้อยละ 14.71 (2) กลุ่มการผลิตเฟอร์นิเจอร์ ร้อยละ 11.53 (3) การผลิตผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ ร้อยละ 11.37 (4) การผลิตสิ่งทอ ร้อยละ 11.28 และ (5) การผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้และไม้ก๊อก ร้อยละ 10.98

III รูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

- ในปี 2556 การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยยังคงพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนที่สูงที่สุดถึงประมาณร้อยละ 80 รองลงมาคือ การขนส่งทางน้ำ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ร้อยละ 9.0 และการขนส่งทางชายฝั่งทะเล ร้อยละ 8.4 ทางราง ร้อยละ 2.2 และทางอากาศ ร้อยละ 0.02
- การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยยังคงพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 87.36 รองลงมา ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน ร้อยละ 12.3 การขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 0.3 และการขนส่งทางราง ร้อยละ 0.05 ทั้งนี้ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวของการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

IV ศักยภาพของเส้นทางขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

- ศศช. ได้ดำเนินการสำรวจเส้นทางทางการขนส่งสินค้าในกลุ่มประเทศ GMS ตลอดจนสำรวจข้อเท็จจริงด้านความพร้อมและศักยภาพของประตูการค้าจุดผ่านแดน และสภาพเส้นทางขนส่งสินค้า จำนวน 4 เส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าและบริการ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย

กรุงเทพมหานคร 10100

โทร. 0 2280 4085 ต่อ 6302

แฟกซ์ 0 2280 1860

Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB)

960 Krung Kasem Rd. Pomprab

Bangkok 10100 THAILAND

Tel. 0 2280 4085 ext. 6302

Fax. 0 2280 1860

I. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์

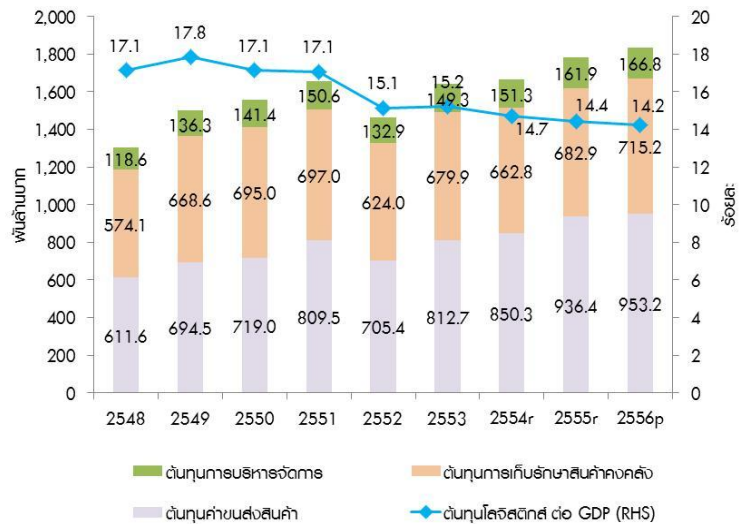
แนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2556 เป็นการเคลื่อนไหวที่สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2556 ที่ชะลอตัวลงจากปี 2555 ตามการลดลงของแรงส่งของอุปสงค์ในประเทศเนื่องจากการเร่งใช้จ่ายไปแล้วในปีก่อนหน้านี้เพื่อฟื้นฟูความเสียหายจากมหาอุทกภัยในปี 2554 ประกอบกับสถานการณ์เศรษฐกิจและการเมืองมีความไม่แน่นอนสูงขึ้น

ในปี 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,835.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า 12,910.0 พันล้านบาท โดยมีสัดส่วนลดลงจากร้อยละ 14.4 ในปี 2555 และมีมูลค่าต้นทุนแต่ละรายการ ดังนี้ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 953.2 พันล้านบาท (ร้อยละ 7.4 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 715.2 พันล้านบาท (ร้อยละ 5.5 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ 166.8 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.3 ของ GDP)

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

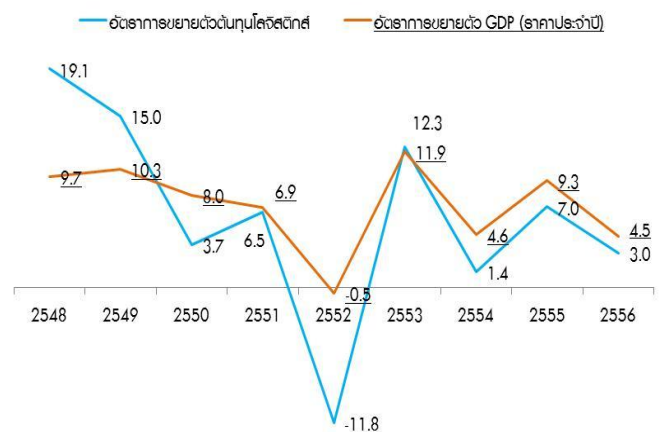
ในปี 2556 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดคือ มีสัดส่วนร้อยละ 51.9 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ลดจากร้อยละ 52.6 ในปี 2555 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 39.0 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 38.4 ในปี 2555 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 9.1

ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



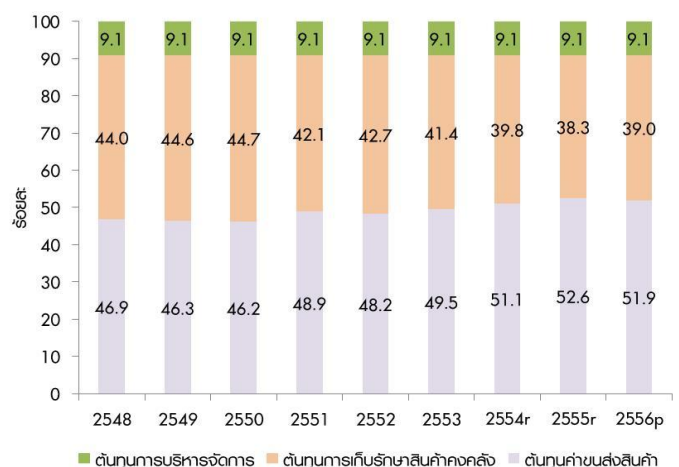
ที่มา สกส.

ภาพที่ 2 แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP)



ที่มา สกส.

ภาพที่ 3 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ในว่่งปี 2548-2556



ที่มา สกส.

องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

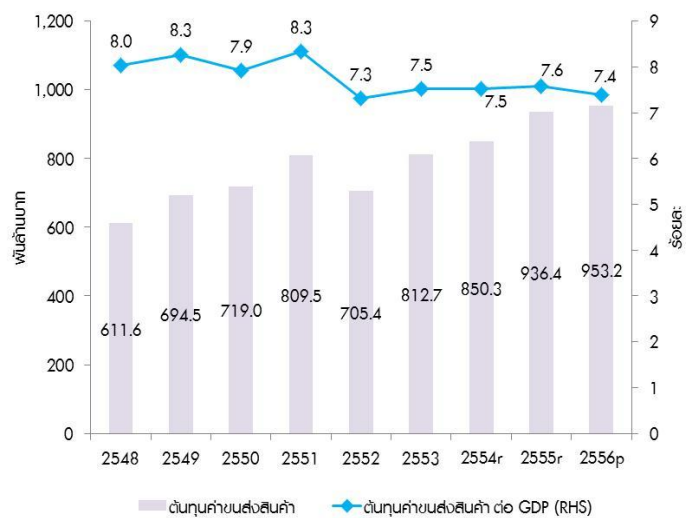
ในปี 2556 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยมีมูลค่า 953.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.4 ต่อ GDP ขยายตัวเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากปี 2555 ประมาณร้อยละ 1.78 ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจไทย ปริมาณการขนส่งสินค้า และราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่ง อาทิ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าแรงงานแล้ว พบว่า สาเหตุของการเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นผลจากราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่งที่เพิ่มขึ้นเป็นหลักโดยเฉพาะค่าแรงงาน มากกว่าการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งสินค้า โดยสรุปได้ดังนี้

(1) ปริมาณการขนส่งสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ ในปี 2556 อยู่ที่ 742,713 พันตัน เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากปี 2555 ประมาณร้อยละ 3.78 โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศอยู่ที่ 529,708 พันตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2555 คิดเป็นร้อยละ 1.83 จากการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งทางชายฝั่งทะเลเป็นหลัก ซึ่งขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 26.58 จากปีก่อนหน้า ซึ่งสอดคล้องกับตัวเลขการเพิ่มขึ้นของรายได้จากเรือบรรทุกสินค้าตามชายฝั่งทะเลและเรือบรรทุกน้ำมันที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น 2.2 และ 5.82 จากปี 2555 ตามลำดับ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อยู่ที่ 213,005 พันตัน ลดลงจาก 219,741 พันตัน ในปี 2555 หรือลดลงประมาณร้อยละ 3.07 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงเกือบทุกประเภทยกเว้นการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งมีการขยายตัวจากการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

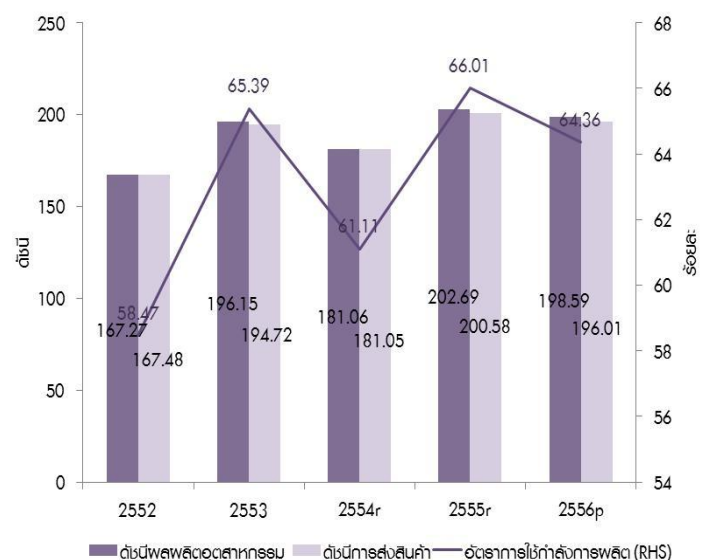
ทั้งนี้ การขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2556 มีความสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจไทยตามที่ได้กล่าวข้างต้น โดยดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม ในปี 2556 อยู่ที่ระดับ 198.59 ลดลงจากปีก่อนหน้าที่ระดับ 202.69 ซึ่งสอดคล้องกับอัตราการใช้กำลังการผลิตที่ลดลงจาก 200.58 ในปี 2555 เป็น 196.01 และดัชนีการขนส่งสินค้า (Shipment Index) ในปี 2556 ที่ลดลงจากปี 2555 เช่นกัน โดยอยู่ที่ 196.01 จากเดิม 200.58

ภาพที่ 4 ต้นทุนการขนส่งสินค้า



ที่มา สคบ.

ภาพที่ 5 ดัชนีผลผลิต ดัชนีการขนส่งสินค้า และอัตราการใช้กำลังการผลิต



ที่มา สคบ.

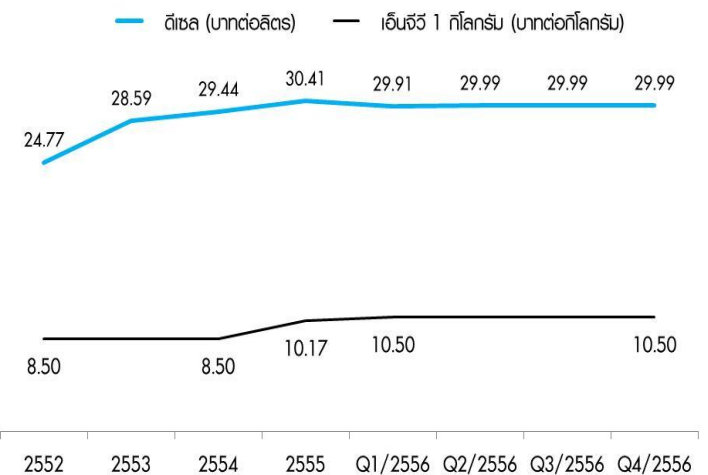
(2) ราคาค่าใช้จ่ายการผลิตเพื่อการขนส่ง

ในปี 2556 ภาพรวมของราคาค่าใช้จ่ายการผลิตเพื่อการขนส่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าแรงงานเป็นหลัก ขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีทิศทางลดลงตามราคากลางในตลาดโลก โดยในปี 2556 ค่าเฉลี่ยราคาน้ำมันดีเซล อยู่ที่ 29.97 บาทต่อลิตร ลดลงร้อยละ 1.4 จากปี 2555

ค่าจ้างแรงงานในสาขาการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ในปี 2556 เพิ่มขึ้นแบบก้าวกระโดด โดยค่าจ้างเฉลี่ยของแรงงานในสาขาการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้าในปี 2556 อยู่ที่ 16,693.86 บาทต่อเดือน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 13.80

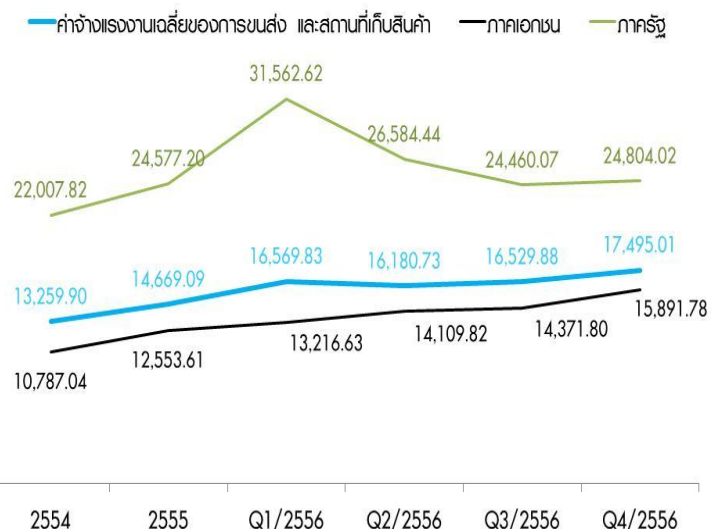
ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย ปี 2556 ซึ่งสะท้อนต้นทุนของรูปแบบการขนส่งหลักของไทย พบว่า ค่าดัชนีตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 จนถึง ไตรมาสที่ 4 มีแนวโน้มสูงขึ้นโดยตลอดเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีค่าเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 126.05 เพิ่มขึ้นจาก 124.48 ในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.26 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าในทุกหมวด ได้แก่ ผลผลิตเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และผลิตภัณฑ์จากเหมือง

ภาพที่ 6 ราคายาน้ำมันดีเซล และ NGV



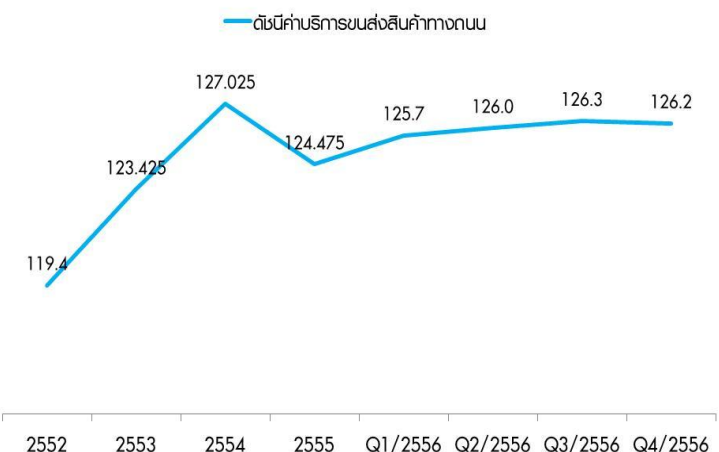
ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 7 ค่าจ้างเฉลี่ยแรงงานในสาขาการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (บาท/เดือน)



ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 8 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



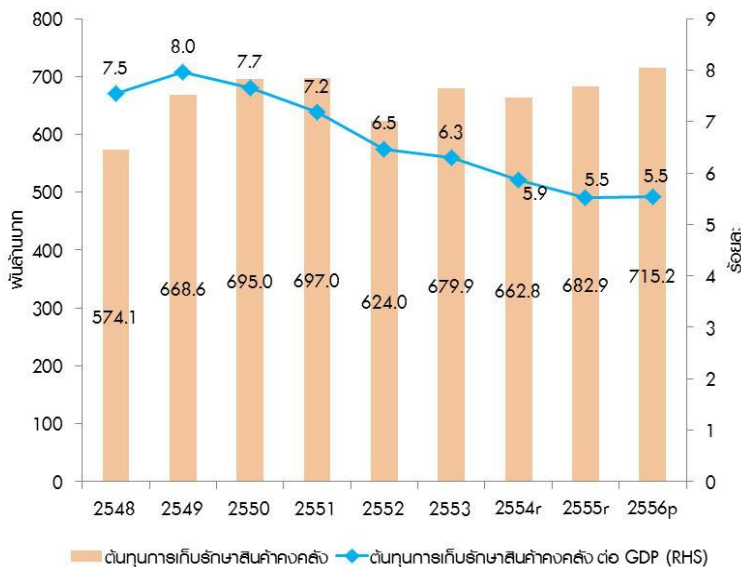
ที่มา กระทรวงพาณิชย์

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ในปี 2556 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 715.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 682.9 พันล้านบาทจากปี 2555 หรือขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.73 ทั้งนี้ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่ ต้นทุนการถือครองสินค้า และต้นทุนบริหารสินค้าคงคลัง โดยต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 697.5 พันล้านบาทในปี 2556 เพิ่มขึ้นจาก 668.1 พันล้านบาทในปี 2555 ขณะที่ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 17.7 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 14.8 พันล้านบาทในปี 2555

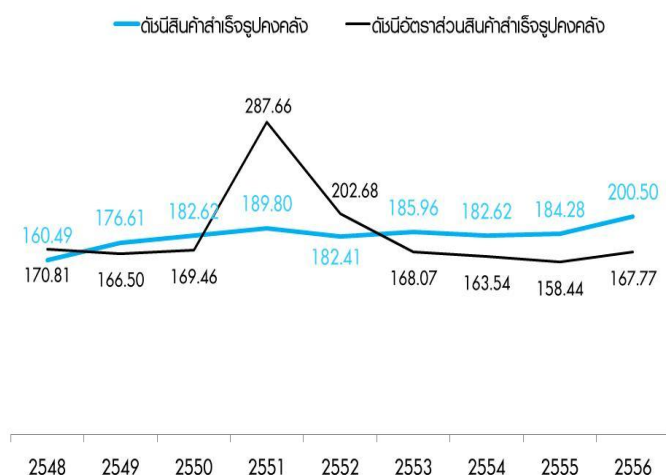
ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ พบว่า มีปัจจัยสำคัญ 2 ประการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ในปี 2556 ดังนี้

ภาพที่ 9 ต้นทุนการเก็บรักษาสินคงคลัง



ที่มา: สคบ.

ภาพที่ 10 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง และดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

(1) การปรับเพิ่มของการถือครองสินค้าคงคลัง

ในปี 2556 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 200.50 ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 184.28 ในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.8 ซึ่งสะท้อนว่าธุรกิจมีสินค้าคงคลังไว้ในครอบครองจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ทำให้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนการถือครองสินค้า ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 57 ของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนบริหารคลังสินค้า ปรับสูงขึ้นไปตามการถือครองสินค้าที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว โดยมีสาเหตุมาจากปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการยังชะลอตัวเนื่องจากเศรษฐกิจโลกยังอยู่ในช่วงแรกของการฟื้นตัว ประกอบกับความเชื่อมั่นของประชาชนลดลงโดยเฉพาะในช่วงปลายปีทำให้การใช้จ่ายของครัวเรือนไม่โตไปตามที่คาดการณ์ไว้ ทำให้ธุรกิจไม่สามารถระบายสินค้าออกไปได้

(2) อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) ถึงแม้ว่า

ผู้ประกอบการจะมีสัดส่วนการถือครองสินค้าคงคลังที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในปี 2556 อย่างไรก็ตาม อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีปรับตัวลดลงจากร้อยละ 7.10 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 6.96 ในปี 2556 ซึ่งทิศทางการลดลงดังกล่าวเป็นไปในทิศทางเดียวกับนโยบายผ่อนคลายการเงินของคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) ด้วยการลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายในช่วงครึ่งปีแรกและในปลายปี 2556 เพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจภายใต้สภาวะเศรษฐกิจและการเงินของโลกที่มีความไม่แน่นอน รวมทั้งสภาพการใช้จ่ายภายในประเทศทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงการส่งออกที่ยังไม่ฟื้นตัวชัดเจน

ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี 2556 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ 166.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 161.2 พันล้านบาทในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.47 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ภาพที่ 11 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

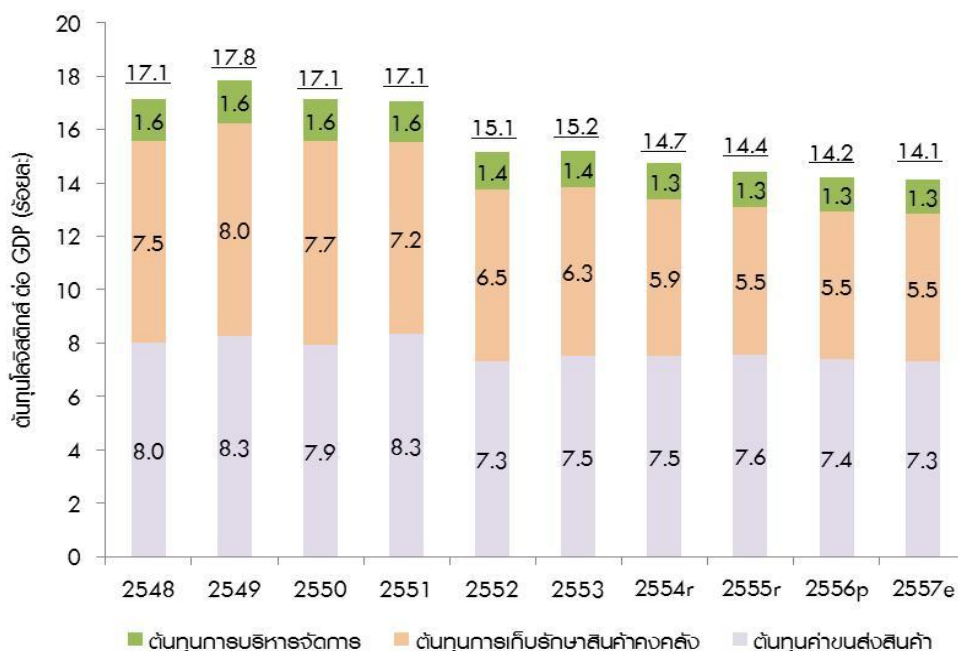


ที่มา: สศช.

แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2557

ในปี 2557 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 14.1 โดยคาดว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วน อยู่ที่ร้อยละ 7.3 และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนเท่าเดิม อยู่ที่ร้อยละ 5.5 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ ทั้งนี้ ในภาพรวม ภาวะเศรษฐกิจไทยในปี 2557 ยังอยู่ภายใต้อิทธิพลของการชะลอตัวของอุปสงค์ในประเทศ และสถานการณ์การเมืองที่มีความไม่แน่นอนในช่วงปลายปี 2556 ถึงกลางปี 2557 อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการมีการปรับตัวต่อสถานการณ์ดีขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2556 โดยเฉพาะการชะลอปริมาณการผลิต และเร่งระบายสินค้าคงคลังที่มีอยู่ก่อนเป็นลำดับแรก

ภาพที่ 12 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



ที่มา: สศช.

ข้อเสนอแนะ

ตั้งแต่ช่วงปี 2554-2557 เป็นช่วงที่สถานการณ์เศรษฐกิจและการเมืองของประเทศไทยยังอยู่ในภาวะไม่ปกติ ซึ่งเป็นผลจากปัจจัยทางการเมืองภายในประเทศ ภัยธรรมชาติ และภาวะเศรษฐกิจโลกที่ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของประเทศในภาพรวม จึงทำให้กิจกรรมการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนโดยตรงของภาคการค้า นำเข้า และส่งออกของประเทศไทยมีปริมาณทรงตัวตามกำลังการผลิตภายในประเทศและแนวโน้มอุปสงค์ในตลาดโลก จึงเห็นได้ว่า สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ก่อนช่วงทรึงตัวในช่วงร้อยละ 14.0-14.5 มาเป็นระยะเวลาหนึ่ง

อย่างไรก็ดี ปัจจัยสำคัญที่จะเป็นแรงกดดันสำหรับผู้ประกอบการไทยในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ คือ ภาวะขาดแคลนแรงงานระดับปฏิบัติการ และต้นทุนค่าแรงที่ขยับตัวสูงขึ้นจากนโยบายรัฐบาลที่ผ่านมาทำให้ภาคธุรกิจจำเป็นต้องเร่งปรับตัวด้วยการหารูปแบบการจัดการที่มีประสิทธิภาพ และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อทดแทนแรงงานให้ได้มากยิ่งขึ้น เพื่อประหยัดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการและสร้างความแตกต่างทางธุรกิจให้สามารถอยู่รอดได้

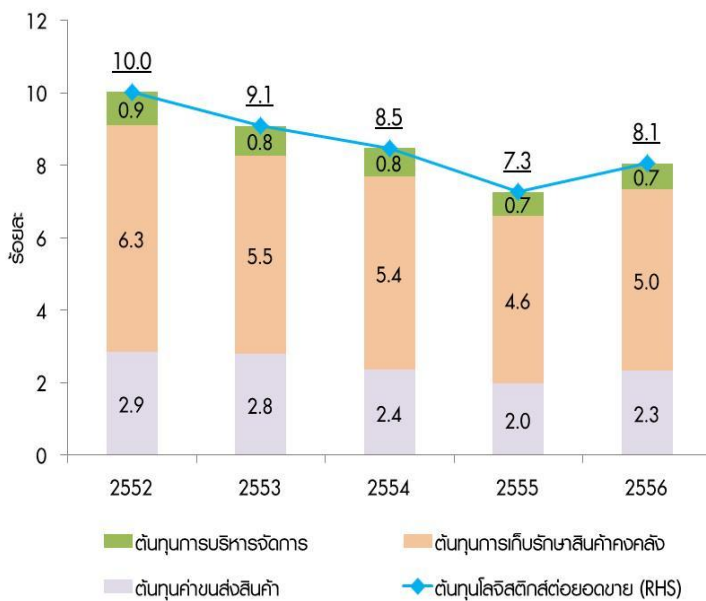
ในส่วนของนโยบายภาครัฐเพื่อสนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจด้วยการจัดการระบบ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ เห็นควรให้ความสำคัญกับประเด็นการพัฒนาในระยะเร่งด่วน ดังนี้

- (1) **เร่งพัฒนาคุณภาพและยกระดับศักยภาพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระดับปฏิบัติการ รวมทั้งการเสริมสร้างทักษะฝีมือแรงงาน การใช้อุปกรณ์และเทคโนโลยี และการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์** เพื่อช่วยให้สถานประกอบการสามารถพิจารณาจำนวนแรงงานที่เหมาะสมในธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจให้ครอบคลุมต้นทุนค่าแรงที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ควรจัดให้มีเวทีทำงานร่วมกันระหว่างภาคเอกชนและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการผลิตและฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาแรงงานขาดแคลน และปัญหาฝีมือแรงงานไม่ได้มาตรฐานและไม่ตรงต่อความต้องการของภาคเอกชน
- (2) **ผลักดันหน่วยงาน 36 แห่งที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการออกใบรับรอง ใบอนุญาตเพื่อการนำเข้า ส่งออกสินค้า และบริการโลจิสติกส์ ให้สามารถเชื่อมต่อและใช้งานระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบ National Single Window (NSW) แบบอิเล็กทรอนิกส์ 100% โดยเร็วที่สุด โดยแต่ละหน่วยงานต้องพิจารณาปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติภายในของหน่วยงานรัฐเพื่อลดความซ้ำซ้อนของขั้นตอนในกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าใดๆ ให้แก่ภาคธุรกิจ รวมทั้งให้รูปแบบการทำงานมุ่งไปสู่การทำงานด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษโดยสมบูรณ์ (Paper-free Transaction)**
- (3) **พัฒนาคุณภาพการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Delivery) ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) และสร้างระบบรับรองคุณภาพมาตรฐานของ LSPs สนับสนุนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือเพื่อสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ ที่มีเครือข่ายบริการเชื่อมโยงทั้งในประเทศเพื่อนบ้านระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของ LSPs นอกจากนี้ ควรเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization) ของภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งความเข้มแข็งของเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรเพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มจากการบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังการเก็บเกี่ยว (Post Harvest) ที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยยกระดับรายได้ของเกษตรกรในระยะยาว**
- (4) **เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุนและประหยัดพลังงาน และให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางรางหรือการขนส่งทางน้ำ เพื่อสนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ**

II. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์อุตสาหกรรม จากข้อมูลของแบบสำรวจ รง.9 ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ตั้งแต่ปี 2552 โดยผลการวิเคราะห์ในปี 2556 พบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 8.06 ซึ่งสูงกว่า ปี 2555 ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 7.27 โดยที่ผ่านมามีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรมไทยปรับตัวลดลงมาโดยตลอด ตั้งแต่ปี 2552-2555 จากร้อยละ 10.02 เป็นร้อยละ 9.10 ร้อยละ 8.47 และร้อยละ 7.27 ตามลำดับ

ภาพที่ 13 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม



การเพิ่มขึ้นของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย ในปี 2556 อาจเป็นผลมาจากปัจจัยที่สำคัญ ดังนี้

- การใช้จ่ายสินค้าคงทนประเภทยานยนต์ปรับตัวลดลงเป็นอย่างมากภายหลังผลนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกหมดลง
- การส่งออกสินค้าลดลง ซึ่งเป็นผลกระทบจากปัญหาภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว และส่งผลให้กำลังซื้อภายในประเทศปรับตัวลดลงด้วย
- สถานประกอบการอุตสาหกรรมมียอดขายรวมลดลง และมีต้นทุนที่สูงขึ้นจากสต็อกสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการเก็บสินค้าคงคลังเพื่อรอการจำหน่าย ส่งผลต่อต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory holding cost) ที่มีสัดส่วนสูงขึ้น

ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่

กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูง

ในปี 2556 กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูงสุด 5 ลำดับแรก ได้แก่

- (1) ISIC 19 กลุ่มการฟอกและตกแต่งหนังฟอก เป็นกลุ่มที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ปรับตัวขึ้นและลงอย่างรวดเร็วระหว่างปี 2552 – 2556 โดยในปี 2556 มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย ร้อยละ 14.71 ทั้งนี้ ในปี 2556 กลุ่มนี้มีต้นทุนโลจิสติกส์สูงขึ้นเนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศลดลงจากค่าครองชีพ และภาระหนี้ภาคครัวเรือนที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ภาวะเศรษฐกิจยังชะลอตัวทำให้ ประชาชนประหยัดค่าใช้จ่ายสินค้าฟุ่มเฟือยลง ประกอบกับยอดคำสั่งซื้อจากต่างประเทศลดลง จากความไม่เชื่อมั่นในภาวะเศรษฐกิจโลก รวมถึงการย้ายฐานการผลิตของอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นไปยังประเทศที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนที่มีศักยภาพกว่า เนื่องจากกลุ่มอุตสาหกรรมมีการผลิตแบบรอการจำหน่าย (Make to stock) ที่เมื่อผลิตแล้วจะส่งไปจัดเก็บที่คลังสินค้า ส่งผลให้ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสูงสุด และมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงสุดเป็นลำดับ 1 ด้วย

- (2) **ISIC 36 กลุ่มการผลิตเฟอร์นิเจอร์** เป็นกลุ่มที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงระหว่างปี 2553 – 2555 และได้ปรับตัวสูงขึ้นในปี 2556 โดยอยู่ที่ร้อยละ 11.53 ทั้งนี้ เนื่องจากผลิตภัณฑ์ในกลุ่มนี้ประกอบด้วย เฟอร์นิเจอร์ โต๊ะ เก้าอี้ เครื่องนอน เครื่องประดับเพชรพลอย ทองคำ และอัญมณี ได้รับผลกระทบจากค่าครองชีพที่ปรับตัวสูงขึ้น การประหยัดค่าใช้จ่าย และสินค้าบางประเภทมีมูลค่าสูง จึงส่งผลให้ยอดขายปรับตัวลดลง และมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายปรับตัวสูงขึ้น และอุตสาหกรรมมีการผลิตเพื่อรอการจำหน่าย (Make to Stock) จึงมีการต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสูงเป็นอันดับ 2 ของกลุ่มอุตสาหกรรมทั้งหมด
- (3) **ISIC 26 การผลิตผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ** เป็นกลุ่มที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงระหว่างปี 2554-2556 โดยในปี 2556 มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย ร้อยละ 11.37 ทั้งนี้ ในปี 2556 ปริมาณการจำหน่ายรวมในประเทศมีมูลค่าสูง เนื่องจากมีความต้องการใช้ปูนซีเมนต์ในประเทศมากขึ้นอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี เพื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ของภาครัฐ และการก่อสร้างคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า รวมถึงการก่อสร้างบ้านในเขตเมืองตามจังหวัดต่างๆ ของภาคเอกชน ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิลดลงเป็นร้อยละ 11.37 โดยเป็นต้นทุนการขนส่ง และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อยอดขายสุทธิเท่ากับร้อยละ 5.73 และ 4.61 ตามลำดับ ทั้งนี้ เนื่องจากการผลิตสินค้าที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากแต่ราคาจำหน่ายไม่สูงเมื่อเทียบกับขนาดและน้ำหนัก เช่น เสาเข็มคอนกรีต ปูนซีเมนต์ และวัสดุก่อสร้าง ทำให้กลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ เป็นกลุ่มที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูงเป็นลำดับ 3 และมีต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงที่สุด
- (4) **ISIC 17 การผลิตสิ่งทอ** เป็นกลุ่มที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงอย่างต่อเนื่องในช่วงระหว่างปี 2553-2555 และได้ปรับตัวสูงขึ้นในปี 2556 โดยอยู่ที่ร้อยละ 11.28 ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มยังคงประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงาน และต้นทุนสูงขึ้นจากการปรับค่าจ้างขั้นต่ำเป็น 300 บาทต่อวัน ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนาดใหญ่บางรายจำเป็นต้องลงทุนขยายฐานการผลิตในประเทศเพื่อบ้านที่มีกำลังแรงงานจำนวนมาก และค่าจ้างแรงงานที่ต่ำกว่า รวมถึงที่มีสิทธิพิเศษทางการค้า เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันไว้ เนื่องจากกลุ่มอุตสาหกรรมส่วนใหญ่มีการผลิตแบบเพื่อรอจำหน่าย (Make to Stock) ที่เมื่อผลิตแล้วจะส่งไปจัดเก็บที่คลังสินค้า จึงมีการสะสมของสต็อกสินค้าอยู่ตลอดเวลา และหากมีการพยากรณ์การผลิตคลาดเคลื่อนก็จะส่งผลให้ต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลังสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2556 มีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสูงเป็นอันดับ 3
- (5) **ISIC 20 การผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้และไม้ก๊อก** เป็นกลุ่มที่มีความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิในช่วงระหว่างปี 2552-2556 โดยในปี 2556 มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย ร้อยละ 10.98 โดยในภาพรวมกลุ่มการผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้และไม้ก๊อกรับได้รับผลกระทบจากต้นทุนการผลิต เช่น วัตถุดิบไม้ ค่าขนส่ง และค่าแรงที่ปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับผู้ผลิตหันไปผลิตสินค้าที่เป็นตลาดเฉพาะ (Niche Market) ซึ่งจะเน้นการเพิ่มมูลค่า (Value Added Products) แทนการผลิตในปริมาณมาก (Mass Production) โดยการผลิตเครื่องเรือนทำด้วยไม้เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีการปรับตัวของต้นทุนโลจิสติกส์รวมขึ้นลงตลอดในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา และในปี 2556 ได้ปรับตัวสูงขึ้นจากปี 2555 จึงทำให้เป็นอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูงสุด อันดับ 5 ของ 21 กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีการสำรวจ

ตารางที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของ 21 กลุ่มอุตสาหกรรม ปี 2552-2556 เรียงตามสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย ณ ปี 2556

ISC	รวม 21 กลุ่มอุตสาหกรรม	2552 ^{1/}		2553		2554		2555		2556	
		ร้อยละ	อันดับ	ร้อยละ	อันดับ	ร้อยละ	อันดับ	ร้อยละ	อันดับ	ร้อยละ	อันดับ
19	การฟอกและตากแห้งหนังฟอก	9.43	13	8.85	12	9.30	6	9.30	2	14.71	1
36	การผลิตเฟอร์นิเจอร์	10.80	9	13.17	2	13.51	2	8.96	4	11.53	2
26	การผลิตผลิตภัณฑ์จากแร่โลหะ	8.53	15	15.18	1	17.47	1	14.04	1	11.37	3
17	การผลิตสิ่งทอ	7.98	17	12.63	3	9.57	4	7.98	9	11.28	4
20	การผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้และไม้ก๊อก	11.83	5	11.04	6	13.19	3	9.26	3	10.98	5
27	การผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	8.36	16	4.68	21	8.81	8	8.81	5	9.02	6
28	การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์	12.43	3	9.83	8	8.84	7	8.73	6	8.99	7
18	การผลิตเครื่องแต่งกาย รวมทั้งการตกแต่ง	9.58	12	10.60	7	8.56	9	7.42	10	8.49	8
15	การผลิตผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม	10.86	8	9.02	11	6.77	17	7.00	12	8.31	9
33	การผลิตอุปกรณ์ที่ใช้ในทางการแพทย์	12.77	1	11.74	4	7.38	14	6.20	15	8.01	10
22	การพิมพ์โฆษณา การพิมพ์	6.20	18	7.83	14	7.43	11	8.30	7	7.60	11
24	การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี	11.07	7	9.82	9	7.43	11	7.45	9	7.54	12
21	การผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ	11.95	4	7.75	15	7.14	15	7.14	11	7.31	13
31	การผลิตเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า	11.60	6	11.26	5	7.45	10	6.88	13	7.10	14
25	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	10.54	10	9.13	10	9.48	5	6.67	14	7.01	15
32	การผลิตอุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์	8.67	14	8.29	13	7.40	13	6.00	16	5.86	16
29	การผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์	10.40	11	4.70	20	7.13	16	3.31	20	5.81	17
35	การผลิตเครื่องอุปกรณ์การขนส่งอื่นๆ	2.91	20	6.58	17	5.89	19	5.13	18	5.73	18
34	การผลิตยานยนต์ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง	12.45	2	5.58	19	6.46	18	5.81	17	5.23	19
23	การผลิตถ่านโค้ก ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการถ่าน น้ำมันปิโตรเลียม และเชื้อเพลิงปรมาณู	5.03	19	6.82	16	5.27	20	5.08	19	5.13	20
30	การผลิตเครื่องจักรสำนักงาน เครื่องทำบัญชี	-	n.a.	6.50	18	3.43	21	3.19	21	2.34	21
รวม	21 กลุ่ม	10.02		9.10		8.47		7.27		8.06	

ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม

หมายเหตุ 1/การรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจ รง.9 ในปี 2552 มีข้อจำกัดของจำนวนกลุ่มตัวอย่างและความสมบูรณ์ของข้อมูล

แบบสอนตามจากผู้ประกอบการ

2/  หมายถึง กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสูง 5 อันดับแรก

3/  หมายถึง กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายต่ำ 5 อันดับแรก

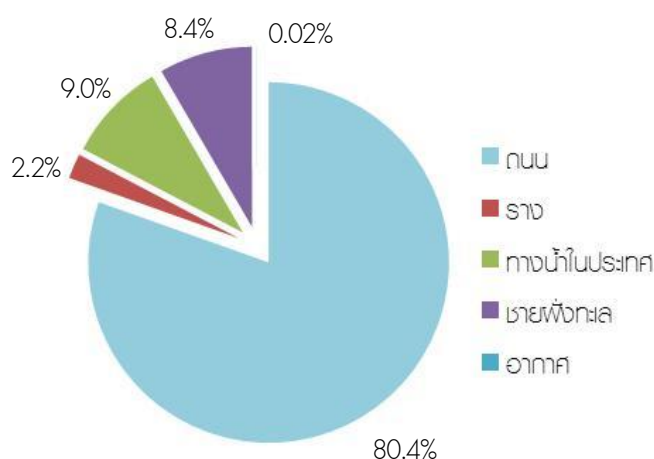
III. รูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย

การขนส่งสินค้าภายในประเทศ

การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยยังคงพึ่งพารูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งรูปแบบอื่นไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางราง และทางอากาศมีปริมาณการขนส่งสินค้าน้อย ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งคือการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถเข้าถึงได้ทุกสถานที่ดีกว่าทุกรูปแบบการขนส่งแม้ว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าอื่นๆก็จำเป็นต้องเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนเพื่อให้การขนส่งสินค้าบรรลุตามความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างสมบูรณ์

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศในปี 2556 พบว่า การขนส่งทางถนนมีสัดส่วนที่สูงสุดถึงประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด รองลงมาคือการขนส่งทางน้ำ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ร้อยละ 9.0 และการขนส่งทางชายฝั่งทะเล ร้อยละ 8.4 ทางราง ร้อยละ 2.2 และทางอากาศ ร้อยละ 0.02

ภาพที่ 14 โครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศ



ที่มา กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 2 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย ล้านตัน

รูปแบบการขนส่ง	2553	2554	2555	2556
ทางถนน	420.4	406.5	425.8	426.1
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	(0.76)	(3.31)	4.74	0.07
ทางรถไฟ	11.3	10.7	11.8	11.8
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	(1.99)	(5.50)	11.08	(0.27)
ทางน้ำภายในประเทศ	48.2	46.9	47.4	47.4
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	15.94	(2.60)	1.05	0.00
ชายฝั่งทะเล	36.7	41.3	35.0	44.3
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	2.91	12.37	(15.28)	26.58
ทางอากาศ	0.1	0.1	0.1	0.1
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	16.35	8.26	(0.76)	(6.15)
ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม	516.8	505.5	520.2	529.7
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.82	-2.17	2.89	1.83

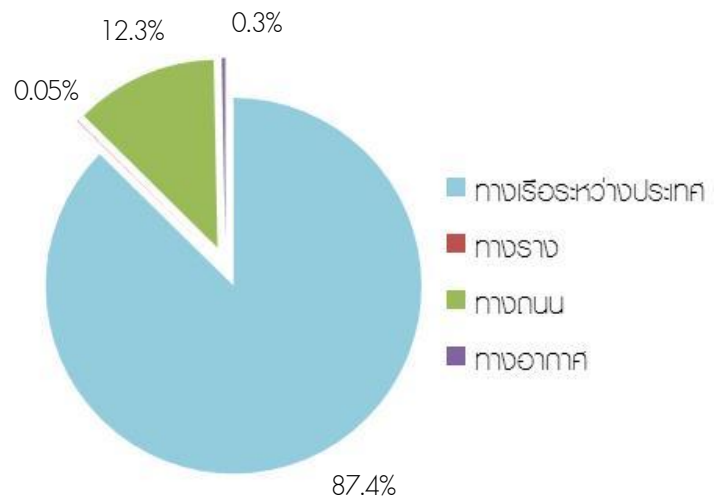
ที่มา กระทรวงคมนาคม

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 87.36 ของปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมด ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นรูปแบบที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าคราวละมากๆ ระยะทางไกล ต้นทุนต่ำ ไม่เร่งด่วน แต่จำเป็นต้องมีการวางแผนที่ดี รองลงมา ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน ร้อยละ 12.3 การขนส่งทางอากาศ ร้อยละ 0.3 และการขนส่งทางราง ร้อยละ 0.05

ทั้งนี้ ระหว่างปี 2553 – 2556 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวของการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2556 มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยอยู่ที่ประมาณ 1,034.4 พันล้านบาท ขยายตัวจากปี 2555 ประมาณร้อยละ 2.4 และมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

ภาพที่ 15 โครงสร้างการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



ที่มา กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 3 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย ล้านตัน

รูปแบบการขนส่ง	2553	2554	2555	2556
ทางถนน	22.9	23.5	24.6	26.1
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	7.75	2.43	4.71	6.38
ทางรถไฟ	0.2	0.1	0.1	0.1
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-8.51	-15.12	-29.45	-5.83
ทางน้ำระหว่างประเทศ	192.4	193.6	194.3	186.1
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	5.47	0.65	0.35	-4.24
ทางอากาศ	0.7	0.7	0.7	0.7
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	20.07	0.14	2.90	-8.98
ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวม	216.2	218.0	219.7	213.0
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	5.73	0.82	0.81	-3.07

ที่มา กระทรวงคมนาคม

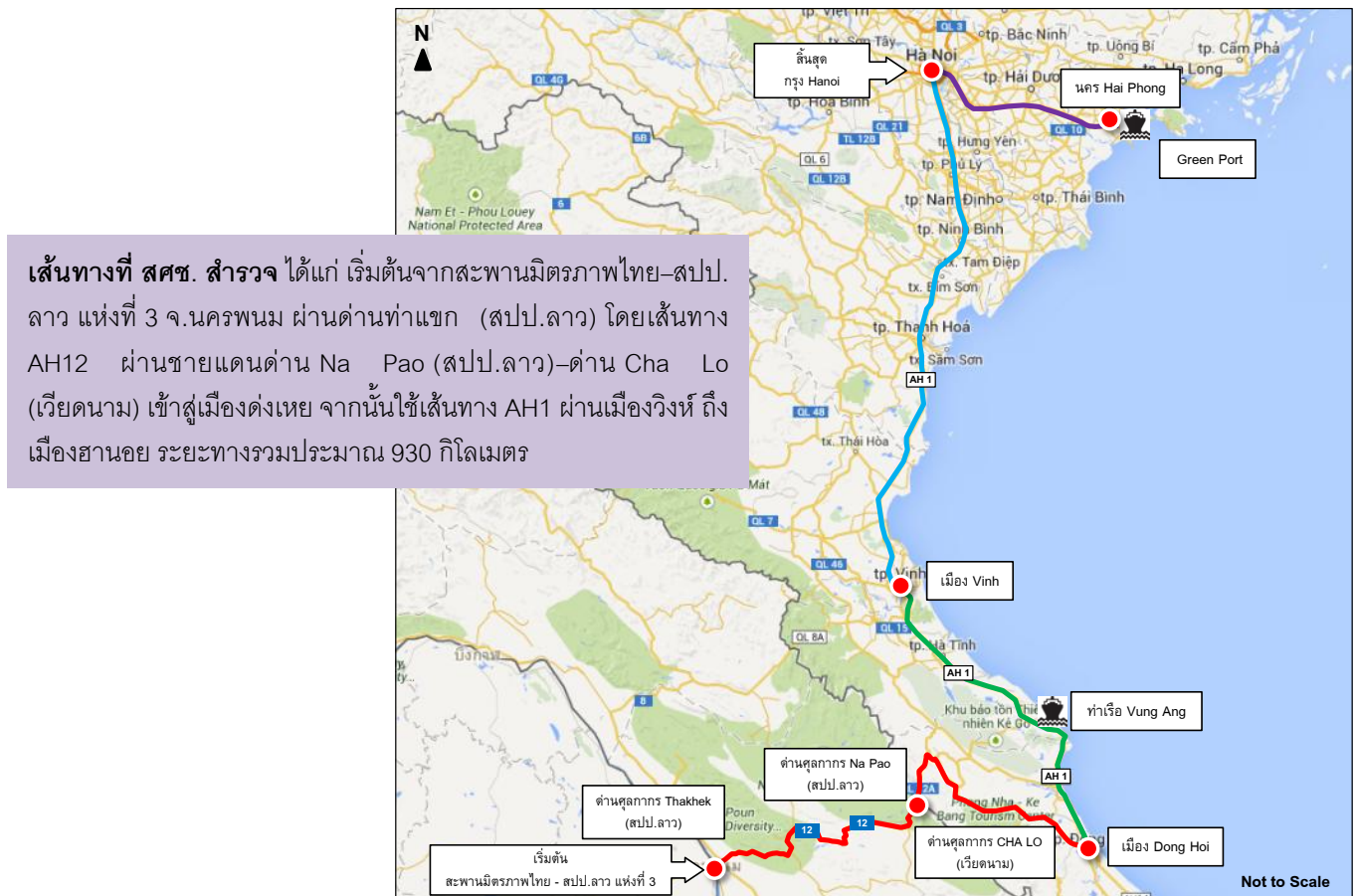
IV. ศักยภาพของเส้นทางขนส่งสินค้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

ในปีงบประมาณ 2557-2558 สศช. ได้ดำเนินโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจเส้นทางขนส่งสินค้าในกลุ่มประเทศ GMS ตลอดจนสำรวจข้อเท็จจริงด้านความพร้อมและศักยภาพของประตูการค้าจุดผ่านแดน และสภาพเส้นทางขนส่งสินค้า จำนวน 4 เส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าและบริการ สรุปได้ดังนี้

เส้นทางที่ 1 Eastern Economic Corridor (R12)

เส้นทาง Eastern Economic Corridor (R12) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม กับจีนตอนใต้ เมืองหนานหนิง มณฑลกว่างซี โดยระยะทางส่วนใหญ่เป็นโครงข่ายถนนสายหลักในแนวเหนือใต้ของเวียดนาม ระยะทางรวมของเส้นทาง R12 จากจังหวัดนครพนม ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ถึง สปป.ลาว เวียดนาม และ หนานหนิง ระยะทางประมาณ 1,200 กิโลเมตร

ภาพที่ 16 เส้นทางสำรวจ Eastern Economic Corridor (R12) ของ สศช.



ที่มา โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สศช.

สภาพเส้นทาง ช่วง สปป.ลาว ระยะทาง 160 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง ต้องใช้ความระมัดระวังตัดผ่านเทือกเขา ป่าไม้ และพื้นที่เกษตรกรรม บางช่วงอยู่ระหว่างปรับปรุงผิวถนน และในเวียดนามเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ไม่มีจุดพักรถระหว่างทาง รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างทาง อาทิ ร้านอาหาร และสถานีบริการน้ำมัน มีค่อนข้างน้อย

สภาพการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าจากจ.นครพนมไปเมืองหนานหนิง โดยรถบรรทุกใช้เวลาเพียง 3 วัน ประกอบกับสินค้าอุปโภคบริโภคของประเทศไทยได้รับความนิยมอย่างมากใน สปป.ลาว รวมทั้งพวกวัสดุก่อสร้าง การขนส่งตามเส้นทาง R12 มีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นสูงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะหลังมีการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านแดนไปเวียดนามและจีนตอนใต้

เส้นทางที่ 2 East-West Economic Corridor (R9)

เส้นทาง East-West Economic Corridor (R9) เป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออกและมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก จุดเริ่มต้นคือ เมืองดานังในเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว และไทย มาถึงเมืองมะละแหม่งในเมียนมา จุดข้ามแดนสำคัญคือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ที่ จ.มุกดาหารกับเมืองสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) และด่านพรมแดนแม่สอด จ.ตาก กับเมืองเมียวดีของเมียนมา มีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร

ภาพที่ 17 เส้นทางสำรวจ East-West Economic Corridor (R9) ของ สฟศ.



เส้นทางที่ สศช. สำรวจ ได้แก่ เป็นช่วงหนึ่งของเส้นทาง R9 โดยเริ่มต้นจากด่านพรมแดนแม่สอด จ.ตาก ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 1 ใช้เส้นทาง AH 1 ไปยังเมียวดี ผ่านกอกาเร็ก ผาอัน มะละแหม่ง และใช้เส้นทาง AH 112 ต่อยังตะโก่งและตัดเข้าเส้นทาง AH 1 ผ่านไจ้กิติโยพะโค หรือหงสาวดี ไปยังย่างกุ้ง ระยะทางรวมประมาณ 516 กิโลเมตร

ที่มา โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สฟศ.

สภาพเส้นทาง เส้นทางจากจุดผ่านแดนถาวรแม่สอดไปเมียวดีเป็นถนนลาดยาง 6 ช่องจราจร ผิวถนนเรียบ เส้นทางจากเมียวดีไปกอกาเร็กเป็นถนนลาดยาง 1 ช่องจราจร ผิวถนนขรุขระไม่มีไหล่ทาง ถนนคดเคี้ยวและลาดชันตามไหล่เขา จึงกำหนดให้เดินรถได้ทางเดียวโดยสลับทิศทางวันคู่และวันคี่ มีการตั้งด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางนอกระบบของชนกลุ่มน้อย โดยปัจจุบันมี เส้นทางตัดใหม่ เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนมิถุนายน 2558 สำหรับเส้นทางจากกอกาเร็กไปมะละแหม่ง เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร ไม่มีไหล่ทาง ผิวถนนขรุขระเป็นบางช่วง เส้นทางจากมะละแหม่งไปพะโคเป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องจราจร ผิวถนนค่อนข้างเรียบ ส่วนเส้นทางจากพะโคไปยังย่างกุ้ง เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจรไม่มีไหล่ทาง ผิวถนนเรียบและมีการจราจรค่อนข้างหนาแน่น สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก สถานีบริการน้ำมันมีเฉพาะในแหล่งชุมชน ทั้งนี้ ยังไม่มีจุดพักรถบรรทุกและที่พักสำหรับคนขับรถที่ได้มาตรฐาน

สภาพการขนส่งสินค้า รถบรรทุกสินค้าไทยจำเป็นต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เขตการค้าชายแดนเมียวดี ส่วนใหญ่การขนส่งสินค้าเป็นการขนส่งสินค้าเที่ยวเดียวจากไทยไปเมียนมา แต่ไม่มีสินค้าเที่ยวกลับ รวมทั้งยังไม่มีรถบรรทุกน้ำหนักรถบรรทุก

เส้นทางที่ 3 North-South Economic Corridor (R3)

เส้นทาง North-South Economic Corridor (R3) เชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทางถนนในแนวเหนือ-ใต้ เริ่มต้นจากเมืองคุนหมิงประเทศจีน มายัง จ.เชียงราย ลงมาถึงกรุงเทพฯ (ระยะทางประมาณ 1,935 กิโลเมตร) และสามารถเชื่อมต่อไปถึงมาเลเซียและสิงคโปร์ โดยมีช่วงที่ผ่านเมียนมาและ สปป.ลาว บางส่วน

ภาพที่ 18 เส้นทางสำรวจ North-South Economic Corridor (R3) ของ สทช.



ที่มา โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคสุโขทัย (GMS) สทช.

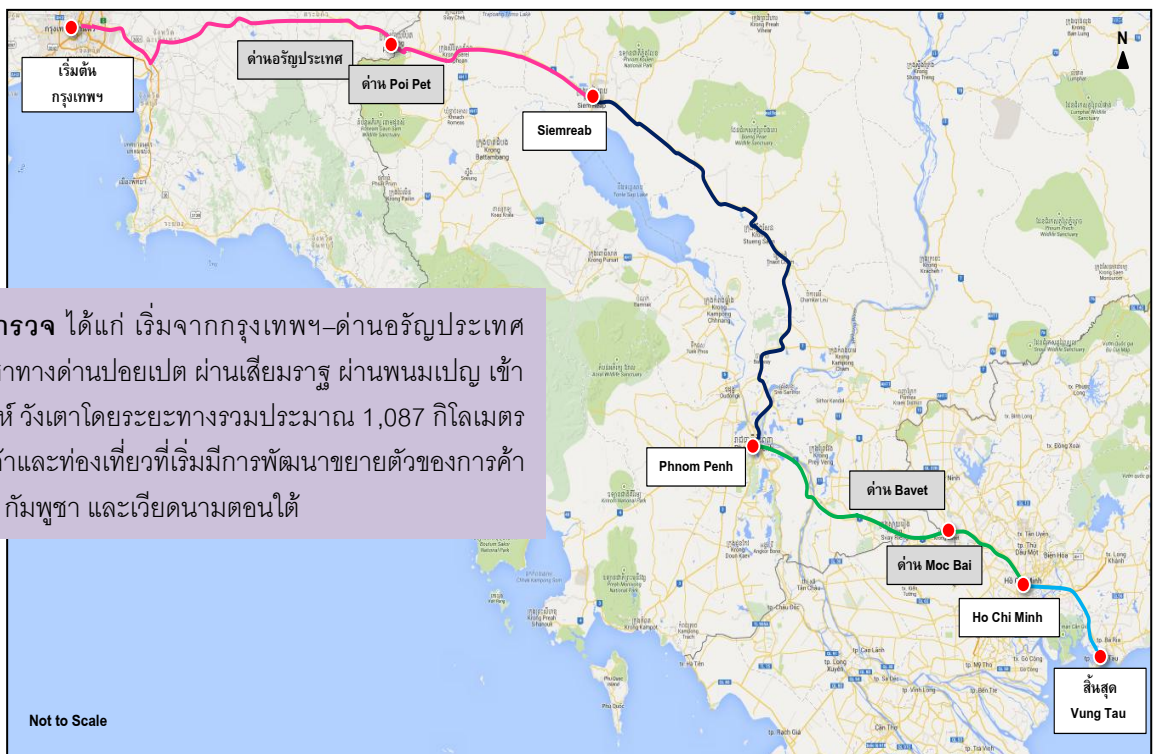
สภาพเส้นทาง เป็นเส้นทางสำคัญของการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันมีพัฒนาอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจตลอดแนวเส้นทางระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนตอนใต้ ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร สภาพผิวทางดี ในส่วนของ สปป.ลาว เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร มีความคดเคี้ยวและลาดชันผ่านแนวหุบเขาผืนถนนขรุขระเป็นบางช่วง สำหรับเส้นทางจากเมืองเชียงรุ่ง เป็นเส้นทางขนส่งสำคัญของประเทศจีนเชื่อมโยงประเทศด้านใต้ (ไทย สปป.ลาว และเมียนมา) ก่อสร้างเป็น 4 ช่องจราจร สภาพผิวทางดี โดยช่วงผ่านสภาพภูมิประเทศที่เป็นเทือกเขาได้ตัดถนนเป็นอุโมงค์เพื่อลดความลาดชันและความคดเคี้ยว สะดวกต่อการขนส่งสินค้า มีระยะทางรวมประมาณ 1,935 กิโลเมตร

สภาพการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าจากเชียงรายไปคุนหมิง โดยรถบรรทุกใช้ระยะเวลาประมาณ 2-3 วัน โดยส่วนใหญ่ใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็น (สปป.ลาว) หลังจากสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 4 เปิดให้บริการเมื่อปลายปี 2556 ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางเรือมาใช้รถบรรทุกแทนแม้จะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าแต่สามารถลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าลงได้ครั้งหนึ่ง

เส้นทางที่ 4 Southern Economic Corridor (R1)

เส้นทาง Southern Economic Corridor (R1) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างเมียนมา (ทวาย)-ไทย (ผ่านกรุงเทพฯ)-กัมพูชา-เวียดนาม ปลายทางที่เมืองวังเตา ชายทะเลของเวียดนาม โดยเส้นทางในส่วนของไทยและเวียดนามเสร็จสมบูรณ์แล้ว ส่วนเส้นทางในกัมพูชายังอยู่ในช่วงปรับปรุงโดยเงินกู้จาก ADB จุดสำคัญในเส้นทาง R1 คือ สะพาน Neak Loeng ข้ามแม่น้ำโขงทางตอนใต้ของกัมพูชา เปิดใช้เมื่อต้นปี 2558 ทำให้การขนส่งคมนาคมระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนามมีความสะดวกมากขึ้น

ภาพที่ 19 เส้นทางสำรวจ Southern Economic Corridor (R1) ของ สฟ.



ที่มา โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สศท.

สภาพเส้นทาง จากประเทศไทยส่วนใหญ่เป็น
ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร สภาพผิวทางดี ส่วน
เส้นทางในกัมพูชาส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง
2 ช่องจราจร ผิวถนนขรุขระและอยู่ระหว่างการซ่อมแซมเป็นบางช่วง มีสถานที่ท่องเที่ยว
สำคัญ ได้แก่ นครวัด นครธม และจากพนมเปญ
เข้าสู่เวียตนามตอนใต้ โดยช่วงเข้าโฮจิมินห์
ส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง 2 ช่องจราจร สภาพ
ผิวทางดี และช่วงโฮจิมินห์-วังเตาเป็น
ถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร

สภาพการณ์ขนส่งสินค้า ปัจจุบันการขนส่งสินค้าตามเส้นทาง R1 ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างไทย - กัมพูชา และเวียดนาม - กัมพูชา ซึ่งส่วนใหญ่ไทยส่งสินค้าออกมากกว่านำเข้า นอกจากนี้การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทย - เวียดนาม ยังมีปริมาณน้อย ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งสินค้าทางเรือจากท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีต้นทุนสูงกว่า รวมทั้งเส้นทางการขนส่งที่ผ่านกัมพูชายังอยู่ระหว่างการปรับปรุงพัฒนา รถขนส่งสินค้าของไทยสามารถเข้าพื้นที่กัมพูชาได้เฉพาะรถที่ได้รับสิทธิตามบันทึกความเข้าใจความตกลงร่วมไทย-กัมพูชา (จำนวน 40 คัน) ซึ่งส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าที่พรมแดนกัมพูชา ในขณะที่กัมพูชากับเวียดนามมีข้อตกลงให้รถบรรทุกสามารถวิ่งข้ามแดนกันได้โดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายรถ ทั้งนี้ สินค้าอุปโภคบริโภคของไทยได้รับความนิยมในกัมพูชาและมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

<http://www.nesdb.go.th> > การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม >
การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์

คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB)

Tel: 0 2280 4085 ext.

- | | |
|------|--|
| 4403 | ปราภาศรี พงษ์วัฒนา (Prapasri Pongwattana) |
| 4413 | กิงกมณ เลิศธิติบัณฑิตกุล (Kingkamon Loedthitinunkun) |
| 6313 | สุรรัฐ เนียมกลาง (Surarat Niamklang) |
| 6314 | อนุวรรณ วงศ์พิเชษฐ์ (Anuwat Vongpichet) |
| 6318 | สุกิตต์ ศิวนันท์สกุล (Sukit Sivanunsakul) |
| | หรือ สุทธิเกียรติ ชุนประสาน (or Sutthikiat Chunprasan) |
| 6326 | รัตนา วัชรานุรักษ์ (Rattana Watcharanurak) |
| 6327 | นัฐพงศ์ สุขจินดาเสถียร (Nuttapong Sukjindasathein) |
| 6331 | วรพจน์ บุณโทณ (Worapote Boontone) |

ขอขอบคุณหน่วยงานสนับสนุนข้อมูล

กระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ โทร. 0 2202 3727