



# รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2558

## Thailand's Logistics Report 2015

### บทสรุปผู้บริหาร



- I. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย
- II. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม
- III. ต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรสำคัญ 5 ชนิด

#### I ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ปี 2557 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่าประมาณ 1,874.4 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ทรงตัวจากปี 2556 โดยสัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้ามีการขยายตัวเล็กน้อย เป็นผลจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการยังนิยมใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังหดตัวลดลง เนื่องจากผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการสินค้าคงคลังได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- **โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์** ในปี 2557 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 52.8 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51.8 ในปี 2556 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 38.1 ลดลงจากร้อยละ 39.1 ในปี 2556 และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนร้อยละ 9.1
- **องค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์** ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยมีมูลค่า 990.6 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 จากปี 2556 หรือคิดเป็นร้อยละ 7.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 713.4 พันล้านบาท ลดลงร้อยละ 0.1 จากปี 2556 คิดเป็นร้อยละ 5.4 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 170.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ต่อปี คิดเป็นร้อยละ 1.3 ต่อ GDP
- **แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2558** มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 14.1 โดยคาดว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 7.5 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 5.3 และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนร้อยละ 1.3

#### II ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม

- ปี 2557 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 8.71 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.06 ในปี 2556 โดยกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสูงสุด 5 ลำดับแรก ได้แก่ (1) การผลิตเฟอร์นิเจอร์ ร้อยละ 14.07 (2) การผลิตผลิตภัณฑ์ประเภทอื่นๆ อาทิ เครื่องประดับอัญมณี เครื่องประดับเพชรพลอย ร้อยละ 12.05 (3) การผลิตเครื่องหนังและผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ร้อยละ 10.74 (4) การพิมพ์ และการผลิตซ้ำสี่บ้นทึบ ร้อยละ 10.66 และ (5) การผลิตถ่านโค้ก ผลิตภัณฑ์จากการกลั่นปิโตรเลียมและเชื้อเพลิงปรมาณู ร้อยละ 10.48

#### III ต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรสำคัญ 5 ชนิด

- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ได้ดำเนินโครงการศึกษาและวิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ 5 ชนิด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา หน่อไม้ฝรั่ง และทุเรียน โดยพัฒนาฐานข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ครอบคลุม 9 กิจกรรม 3 มิติ (ต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือ) เพื่อเป็นเกณฑ์วัดผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจการเกษตรตลอดโซ่อุปทานสินค้าเกษตรเป้าหมาย โดยผลการศึกษาพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย คิดเป็นร้อยละ 34.47 ซึ่งประกอบด้วย ต้นทุนขนส่งเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด ร้อยละ 15.25 รองลงมา คือ ต้นทุนบริหารคลังสินค้า ร้อยละ 8.93 ต้นทุนการถือครองสินค้า ร้อยละ 7.16 และต้นทุนบริหารจัดการ ร้อยละ 3.13

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย

กรุงเทพมหานคร 10100

โทร. 0 2280 4085 ต่อ 6305

แฟกซ์ 0 2280 1860

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

962 Krung Kasem Rd. Pomprab

Bangkok 10100 THAILAND

Tel. 0 2280 4085 ext. 6305

Fax. 0 2280 1860

# I. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

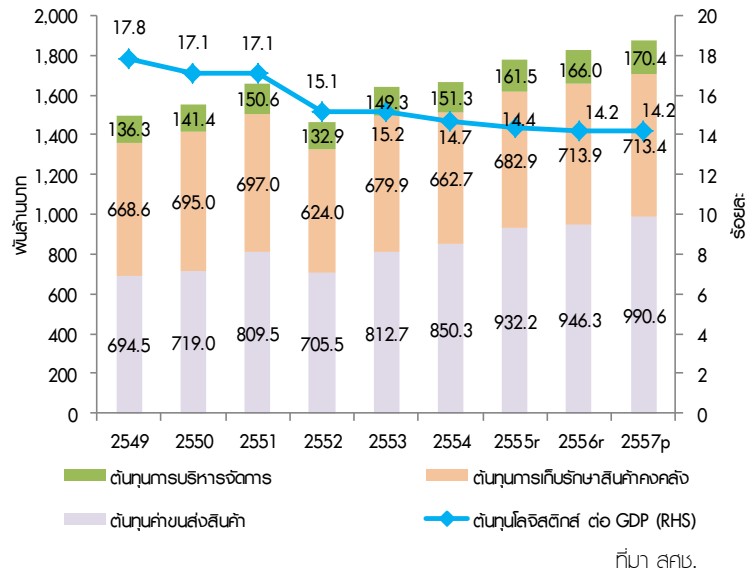
## ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์

ในปี 2557 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,874.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากปี 2556 หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า 13,132.2 พันล้านบาท ทั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2557 ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 990.6 พันล้านบาท (คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของ GDP) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 713.4 พันล้านบาท (ร้อยละ 5.4 ของ GDP) และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 170.4 พันล้านบาท (ร้อยละ 1.3 ของ GDP)

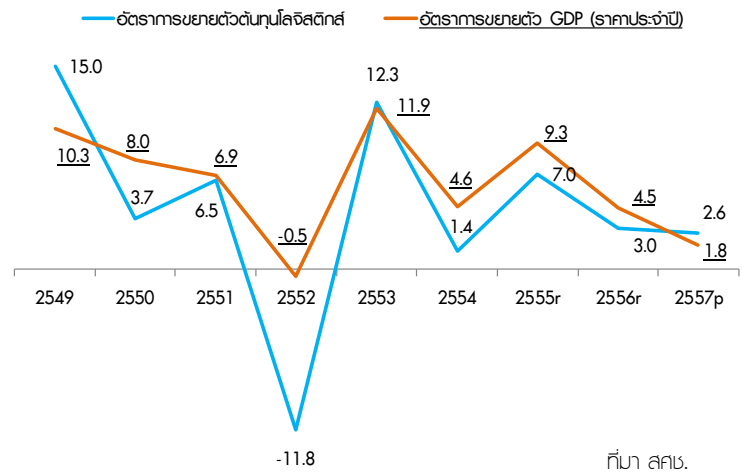
## โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

ในปี 2557 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 52.8 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51.8 ในปี 2556 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 38.1 ลดลงจากร้อยละ 39.1 ในปี 2556 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 9.1

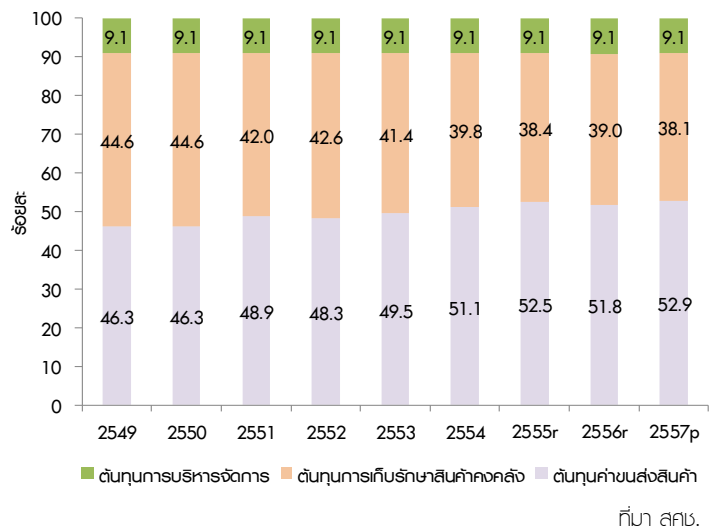
ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ภาพที่ 2 แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP)



ภาพที่ 3 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ในช่วงปี 2549-2557



## องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

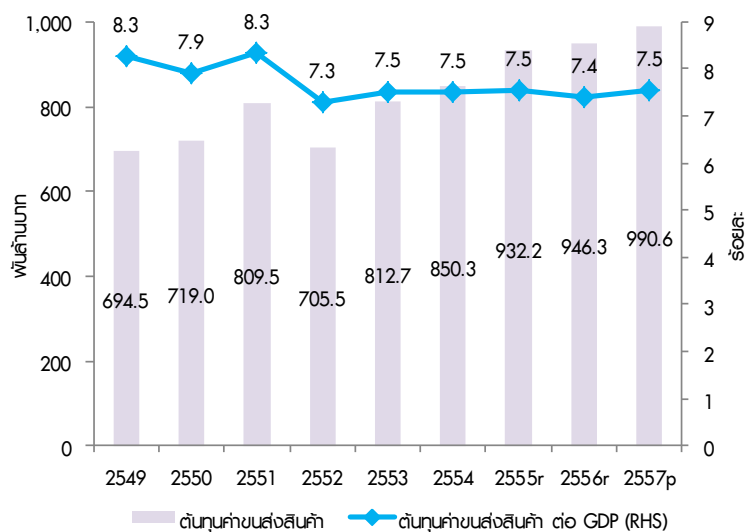
### ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

ในปี 2557 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า มีมูลค่า 990.6 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 946.3 พันล้านบาทในปี 2556 หรือขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 โดยการเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นผลจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น ตามการขยายตัวของเศรษฐกิจในภาพรวม โดยเฉพาะปริมาณสินค้าระหว่างประเทศ สรุปได้ดังนี้

#### (1) ปริมาณการขนส่งสินค้า

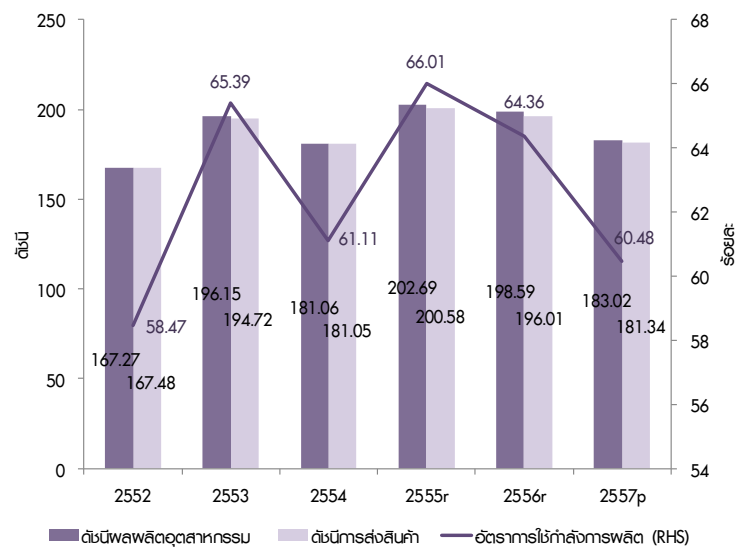
ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ ในปี 2557 อยู่ที่ 805,253 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 774,575 พันตันในปี 2556 คิดเป็นร้อยละ 4.0 โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศอยู่ที่ 572,658 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 561,568 พันตันในปี 2556 คิดเป็นร้อยละ 2.0 ซึ่งพบว่า การขยายตัวดังกล่าวมีผลมาจากการขยายตัวของการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 10.4 จากปีก่อนหน้า ตามด้วยการขนส่งทางชายฝั่งทะเล ที่มีอัตราการเติบโตร้อยละ 2.7 และการขนส่งทางถนน ที่มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 1.3 ส่วนการขนส่งที่ได้รับความนิยมน้อยลงในช่วงปี 2556 - 2557 คือ การขนส่งทางรางและการขนส่งทางอากาศ โดยมีอัตราการหดตัวร้อยละ 8.67 และ 5.04 ตามลำดับ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อยู่ที่ 232,595 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 213,007 พันตันในปี 2556 คิดเป็นร้อยละ 9.2 โดยการขนส่งทางน้ำมีอัตราการเติบโตสูงถึงร้อยละ 9.8 จากปี 2556 ตามด้วยการขนส่งทางถนน และทางอากาศ ที่มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.3 และ 2.5 ตามลำดับ ซึ่งพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนสูงขึ้นมาจากการขยายตัวของการค้าชายแดนและมีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตามการขนส่งทางรางเป็นรูปแบบเดียวที่มีการหดตัวจากปี 2556 โดยหดตัวร้อยละ 17.5 เนื่องจากการลงทุนในโครงข่ายรถไฟและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น ลานเก็บตู้สินค้า เป็นต้น รวมถึงระบบการบริหารจัดการรถไฟยังอยู่ระหว่างการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้คาดว่าเมื่อพัฒนาแล้วเสร็จ จะทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ภาพที่ 4 ต้นทุนการขนส่งสินค้า



ที่มา สทศ.

ภาพที่ 5 ดัชนีผลผลิต ดัชนีการส่งออก และอัตราการใช้กำลังการผลิต



ที่มา กระทรวงอุตสาหกรรม

\*ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคม

ทั้งนี้ ในภาพรวม การจำหน่ายสินค้าในปี 2557 ลดลงจากปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นไปตามสถานการณ์สภาวะเศรษฐกิจในภาพรวม โดยปี 2557 ปริมาณการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมมีการชะลอตัว สะท้อนจากการปรับลดของดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม และอัตราการใช้กำลังการผลิต ในขณะที่ ดัชนีการขนส่งสินค้า (Shipment Index) ในปี 2557 ลดลงจากปี 2556 เช่นกัน โดยอยู่ที่ 107.7 จากเดิม 112.7

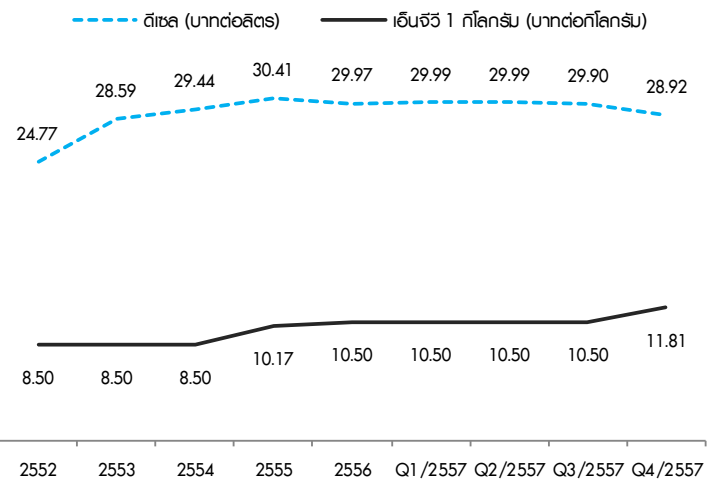
**(2) ราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่ง**

ในปี 2557 ภาพรวมของราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่งทรงตัวจากปี 2556 โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 30 ของปัจจัยการผลิตหลักเพื่อการขนส่งทรงตัวในช่วง 3 ไตรมาสแรกเนื่องจากมาตรการภาครัฐในการกำหนดเพดานราคาน้ำมันดีเซลและก๊าซ NGV ทำให้ไม่ส่งผลกระทบต่อราคาค่าขนส่งมากนัก อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มลดลงในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปีตามราคาน้ำมันตลาดโลกที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ในขณะที่ ค่าจ้างแรงงานซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 9 ของปัจจัยการผลิตหลักเพื่อการขนส่ง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการปรับฐานเงินเดือนตามปกติ โดยปี 2557 ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยต่อเดือนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อยู่ที่ 17,231.8 บาท เพิ่มขึ้นจาก 16,892.0 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.0

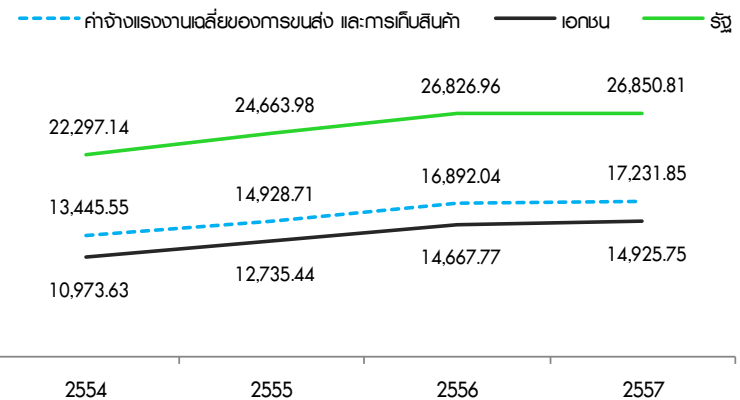
ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยปี 2557 ซึ่งสะท้อนต้นทุนของรูปแบบการขนส่งหลักของไทย พบว่า ค่าดัชนีตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 จนถึงไตรมาสที่ 4 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยโดยตลอดเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยมีค่าเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 126.28 เพิ่มขึ้นจาก 126.05 ในปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.16 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าในทุกหมวด ได้แก่ ผลผลิตเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และผลิตภัณฑ์จากเหมือง

ภาพที่ 6 ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล และ NGV



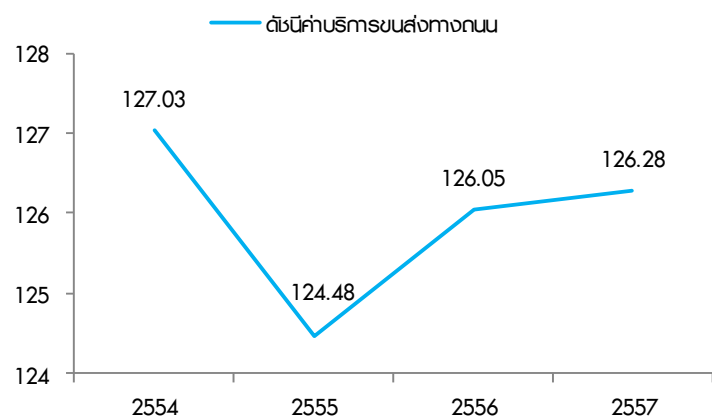
ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 7 ค่าจ้างเฉลี่ยแรงงานในสายการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (บาท/เดือน)



ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 8 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



ที่มา กระทรวงพาณิชย์

### ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

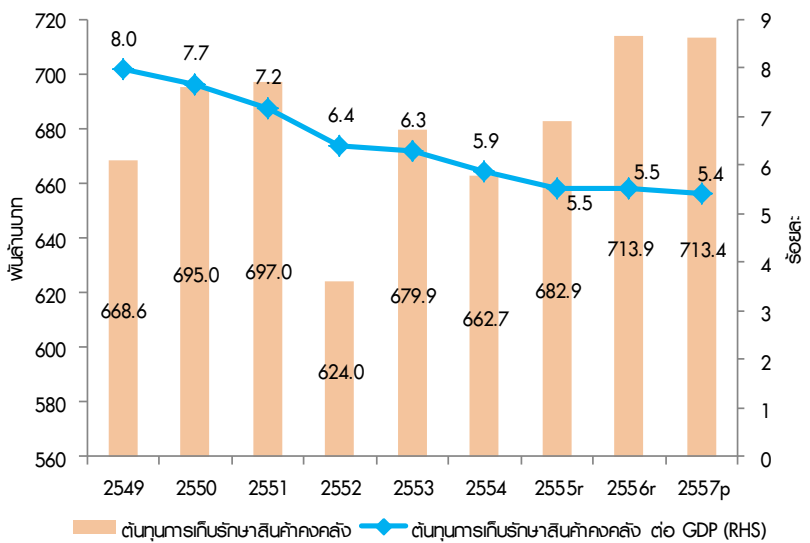
ในปี 2557 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 713.4 พันล้านบาท ลดลงจาก 713.9 พันล้านบาทในปี 2556 หรือหดตัวร้อยละ 0.08 ซึ่งต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ต้นทุนการถือครองสินค้า และต้นทุนบริหารสินค้าคงคลัง โดยต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 696.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 696.1 พันล้านบาทในปี 2556 ขณะที่ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 16.6 พันล้านบาท ลดลงจาก 17.7 พันล้านบาทในปี 2556

ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ พบว่า มีปัจจัยสำคัญ 3 ประการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ในปี 2557 ดังนี้

#### (1) การปรับเพิ่มของการถือครองสินค้าคงคลัง

ในปี 2557 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 122.3 ปรับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 115.5 ในปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 ซึ่งสะท้อนว่าธุรกิจมีสินค้าคงคลังไว้ในครอบครองจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามอัตราการเติบโตดังกล่าวยังน้อยกว่าในช่วงปี 2555-2556 ที่เติบโตถึงร้อยละ 6.1 ซึ่งถือเป็นสัญญาณที่ดีในการบริหารสินค้าคงคลังให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังประกอบด้วยต้นทุนการถือครองสินค้า ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 97 ของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง การที่มีสินค้าคงคลังมากขึ้นเกิดมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในช่วง 6 เดือนแรกของปี ที่ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกสินค้าและบริการชะลอตัว และการใช้จ่ายของครัวเรือนไม่เติบโตซึ่งสอดคล้องกับดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่ลดลง

ภาพที่ 9 ต้นทุนการเก็บรักษาสินคงคลัง

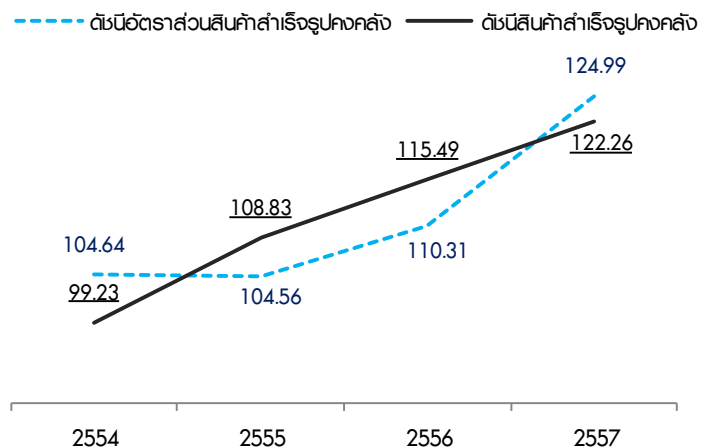


ที่มา สคบ.

#### (2) การปรับตัวลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี

(MLR) ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการจะมีสัดส่วนการถือครองสินค้าคงคลังที่เพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีปรับตัวลดลงจากร้อยละ 7.25 ในปี 2556 เป็นร้อยละ 7.13 ในปี 2557 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับนโยบายผ่อนคลายการเงินของคณะกรรมการนโยบายการเงิน เพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจภายใต้สภาวะเศรษฐกิจและการเงินของโลกที่มีความไม่แน่นอน รวมทั้งสภาพการใช้จ่ายภายในประเทศทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงการส่งออกที่ยังไม่ฟื้นตัวชัดเจน

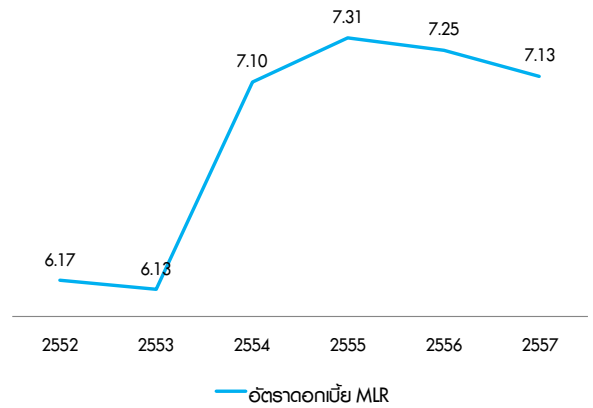
ภาพที่ 10 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง และดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง



ที่มา กระทรวงอุตสาหกรรม

(3) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ในปี 2557 บริษัทมหาชนบางส่วน มีการลงทุนในเรื่องของการจัดการคลังสินค้าแบบอัติโนมัติ รวมถึงสร้างคลังกระจายสินค้าโดยใช้การบริหารจัดการด้วยวิธีการกระจายสินค้าแบบไม่จัดเก็บ (cross-docking) ซึ่งทำให้สามารถลดต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลังได้เป็นอย่างดีมีนัยสำคัญ

ภาพที่ 11 อัตราดอกเบี้ย MLR

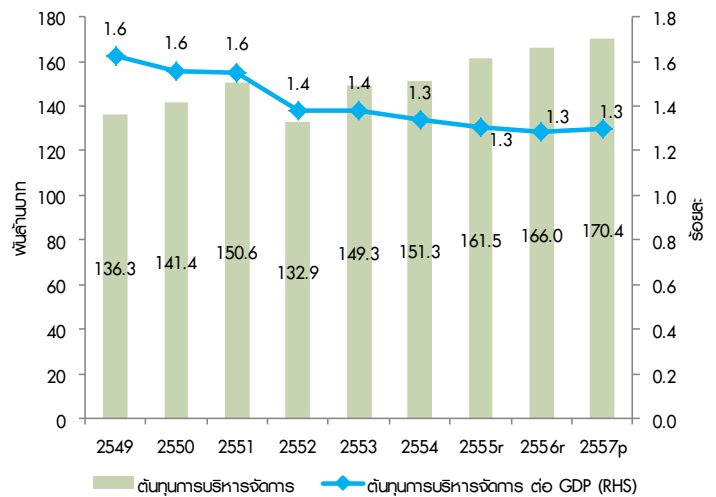


ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

### ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี 2557 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ 170.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 166.0 พันล้านบาทในปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.7 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งและการหดตัวของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยปัจจุบันประเทศไทยยังอ้างอิงสมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์เท่ากับ ร้อยละ 10 ของผลรวมต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ภาพที่ 12 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

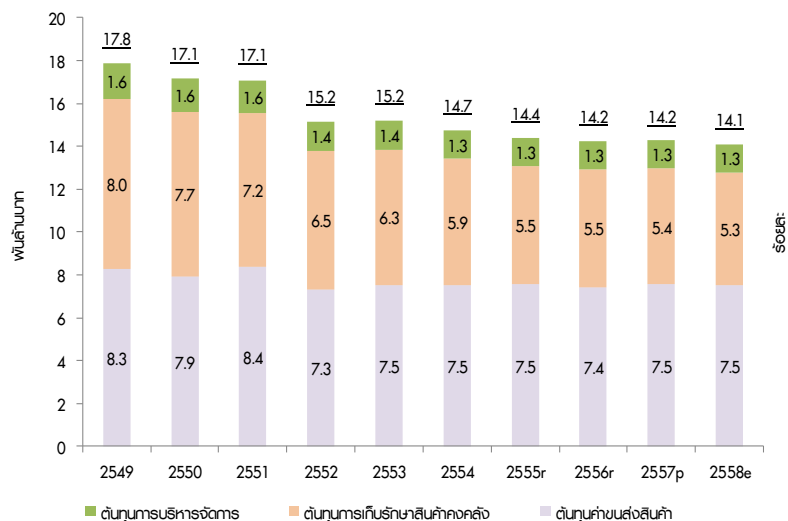


ที่มา สทศ.

### แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2558

ในปี 2558 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 14.1 โดยคาดว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 7.5 และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนเท่าเดิม อยู่ที่ร้อยละ 5.3 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ ทั้งนี้ ในภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทย เริ่มฟื้นตัวขึ้นตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 และสถานการณ์การเมืองที่เริ่มมีความแน่นอนในช่วงปลายปี 2557 รวมถึงค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2558 ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ภาพที่ 13 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

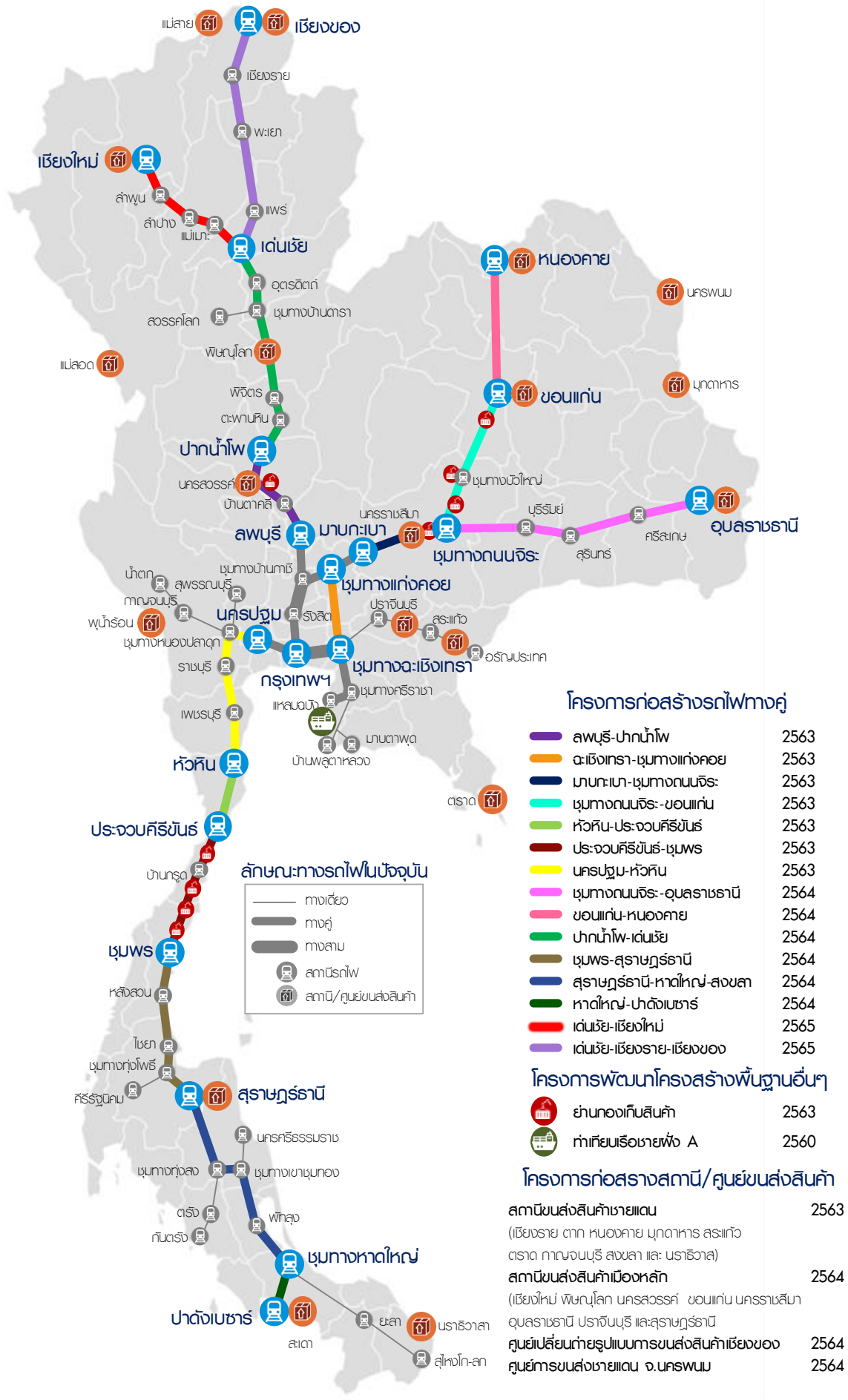


ที่มา สทศ.

## ข้อเสนอแนะ

1. **การดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน** โดยปรับปรุงเส้นทางการขนส่งที่มีความสำคัญในการขนส่งของประเทศ และการเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ และการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal/Intermodal) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์ (ภาพที่ 14)
2. **การปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบ** โดยเร่งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของแต่ละหน่วยงานออกใบอนุญาต/ใบรับรองและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ รวมทั้งเร่งรัดการดำเนินการปรับลดขั้นตอนในกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐในรายสินค้ายุทธศาสตร์ เพื่อให้สามารถรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร สอดรับกับมาตรฐานสากลด้านการค้าระหว่างประเทศ อาทิ มาตรฐานภายใต้ความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Trade Facilitation Agreement) และสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว
3. **การจัดตั้งหน่วยงานการบริหารจัดการระบบ NSW** เพื่อดูแลรักษาระบบ NSW ส่วนกลาง และพัฒนาระบบ NSW ให้มีความต่อเนื่อง รองรับปริมาณข้อมูลการนำเข้าส่งออกให้เกิดประสิทธิภาพและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) ภาครัฐกิจกับภาครัฐ (B2G) และระหว่างภาคเอกชน (B2B) ในการเชื่อมโยงข้อมูลของการนำเข้า ส่งออก ทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งขยายการลงทุนและพัฒนาระบบให้ครอบคลุมระบบย่อยต่างๆ และประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่า
4. **จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)** ที่สอดคล้องกับร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 –2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) เพื่อใช้เป็นกรอบการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนงบประมาณในลักษณะบูรณาการตามแผนยุทธศาสตร์ โดยประสานการดำเนินงานตามกรอบของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาพที่ 14 ภาพรวมการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก



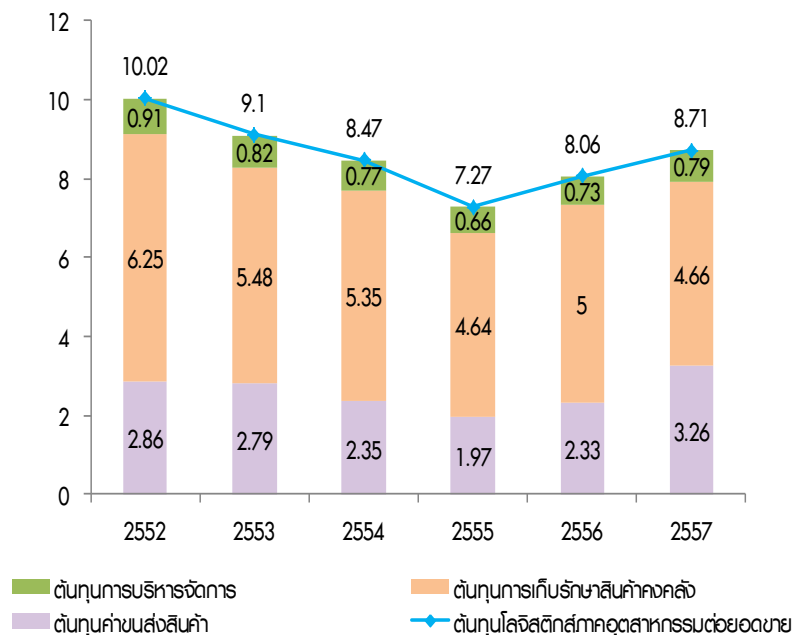


## II. ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของกลุ่มอุตสาหกรรม

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์อุตสาหกรรม จากข้อมูลของแบบสำรวจ รง.9 ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม ตั้งแต่ปี 2552 โดยผลการวิเคราะห์ในปี 2557 พบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 8.71 ซึ่งสูงกว่า ปี 2556 ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายเท่ากับร้อยละ 8.06 โดยที่ผ่านมามีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรมไทยปรับตัวลดลงมาโดยตลอด ตั้งแต่ปี 2552-2555 จากร้อยละ 10.02 เป็นร้อยละ 9.10 ร้อยละ 8.47 และร้อยละ 7.27 ตามลำดับ และมาปรับสูงขึ้นในปี 2556 และปี 2557 เท่ากับร้อยละ 8.06 และ 8.71 ตามลำดับ

การเพิ่มขึ้นของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย ในปี 2557 เป็นผลมาจากต้นทุนการขนส่ง (Transportation cost) ที่เป็นต้นทุนสำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม มีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้น จากสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่ยังคงอยู่ในระดับสูงในช่วงต้นปี แม้ว่าในช่วงไตรมาสที่ 3 ปรับตัวลดลงอย่างรวดเร็ว ภาวะเศรษฐกิจประเทศไทยมีอุปสงค์ภายในประเทศเริ่มปรับตัวสูงขึ้นจากการใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภคของครัวเรือน ส่งผลให้สถานประกอบการอุตสาหกรรมมียอดขายรวมสูงขึ้น อุปสงค์ต่างประเทศปรับตัวดีขึ้น การส่งออกสินค้าปรับตัวสูงขึ้น แม้ว่าการลงทุนภาครัฐและภาคเอกชนยังคงลดลง จากสถานการณ์ทางการเมืองในขณะนั้น

ภาพที่ 15 ต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมต่อยอดขายสุทธิปี 2552-2557



หมายเหตุ\* ปี 2557 มีการปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลให้ตาม ISIC Code Version 4.0

ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม

### กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูง

ปี 2557 กลุ่มอุตสาหกรรมที่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิสูงสุดใน 5 ลำดับแรก ได้แก่

- (1) ISIC 31 การผลิตเฟอร์นิเจอร์ ประกอบด้วยการผลิตเฟอร์นิเจอร์ไม้ การผลิตเฟอร์นิเจอร์โลหะชนิดใช้ในครัวเรือน สำนักงาน โรงเรียน โบสถ์ ร้าน ฯลฯ การผลิตฐานรองที่นั่งนอนและที่นอน รวมทั้งการผลิตเฟอร์นิเจอร์ที่ทำจากวัสดุอื่นๆ (ยกเว้น หิน คอนกรีตหรือเซรามิก) มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิ เท่ากับร้อยละ 14.07 แบ่งเป็น ต้นทุนการขนส่ง เท่ากับร้อยละ 6.98 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง เท่ากับร้อยละ 5.81 และต้นทุนบริหารจัดการ เท่ากับร้อยละ 1.28 เนื่องจากผลิตภัณฑ์ในกลุ่มนี้ประกอบด้วย เฟอร์นิเจอร์ โต๊ะ เก้าอี้ เครื่องนอน เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักและบางประเภทมีมูลค่าสูง ต้นทุนการขนส่งจึงเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของกลุ่มการผลิตเฟอร์นิเจอร์ ซึ่งอยู่ในลำดับแรกของกลุ่มอุตสาหกรรมทั้งหมด

- (2) ISIC 32 การผลิตผลิตภัณฑ์ประเภทอื่น ๆ ประกอบด้วยการผลิตเครื่องประดับอัญมณี เครื่องประดับเพชรพลอย และสิ่งของอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิ เท่ากับร้อยละ 12.05 แบ่งเป็นต้นทุนการขนส่ง เท่ากับร้อยละ 4.96 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง เท่ากับร้อยละ 6.00 และต้นทุนบริหารจัดการ เท่ากับร้อยละ 1.10 สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมนี้ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง ยังคงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงเป็นอันดับ 2 เนื่องจากสินค้าประเภทนี้จะเป็นแบบการผลิตเพื่อรอจำหน่าย (Make to Stock) จึงมีการต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสูง
- (3) ISIC 15 การผลิตเครื่องหนัง และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยการผลิตและการตกแต่งเครื่องหนัง การผลิตกระเป๋าเดินทาง กระเป๋าถือ อาน และเครื่องลากเทียมสัตว์ การตกแต่งและการย้อมสีหนังสัตว์ มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิ เท่ากับร้อยละ 10.74 แบ่งเป็นต้นทุนการขนส่ง เท่ากับร้อยละ 3.79 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง เท่ากับร้อยละ 5.97 และต้นทุนบริหารจัดการ เท่ากับร้อยละ 0.98 สำหรับกลุ่มอุตสาหกรรมนี้ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง ยังคงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูงเป็นอันดับ 3 เนื่องจากสินค้าประเภทนี้จะมีรูปแบบการผลิตเพื่อรอจำหน่าย (Make to Stock) ส่งผลให้มีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสูง
- (4) ISIC 18 การพิมพ์ และการผลิตซ้ำสื่อบันทึก ประกอบด้วยการผลิตผลิตภัณฑ์ เช่น หนังสือพิมพ์ หนังสือ นิตยสาร เอกสารทางธุรกิจ บัตรอวยพร สิ่งพิมพ์อื่น ๆ มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิ เท่ากับร้อยละ 10.66 แบ่งเป็นต้นทุนการขนส่ง เท่ากับร้อยละ 6.65 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง เท่ากับร้อยละ 3.04 และต้นทุนบริหารจัดการ เท่ากับร้อยละ 0.97 เนื่องจากกลุ่มอุตสาหกรรมนี้ประกอบด้วยหนังสือพิมพ์ นิตยสาร และวารสาร ซึ่งเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักจะต้องใช้ระยะเวลาสั้นสำหรับการขนส่ง จึงส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งนั้นสูงมากเป็นส่วนสำคัญของกลุ่มอุตสาหกรรมนี้
- (5) ISIC 19 การผลิตถ่านโค้ก ผลิตภัณฑ์จากการกลั่นปิโตรเลียมและเชื้อเพลิงปรมาณู ประกอบด้วยการผลิตและถ่านหินให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่นำไปใช้ประโยชน์ได้ กระบวนการหลัก คือ การกลั่นปิโตรเลียม ซึ่งเกี่ยวข้องกับการแยกน้ำมันดิบให้เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีองค์ประกอบต่างๆ เช่น การแตกตัวของน้ำมัน (cracking) รวมถึงวิธีการผลิตผลิตภัณฑ์โดยตรง เช่น ถ่านโค้ก บิวเทน โพรเพน น้ำมันเบนซิน น้ำมันก๊าด น้ำมันเตา ฯลฯ มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายสุทธิ เท่ากับร้อยละ 10.48 แบ่งเป็นต้นทุนการขนส่ง เท่ากับร้อยละ 4.62 ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลัง เท่ากับร้อยละ 4.91 และต้นทุนบริหารจัดการ เท่ากับร้อยละ 0.95 เนื่องจากกลุ่มอุตสาหกรรมนี้เป็นสินค้าที่จะต้องพึ่งพาภาคขนส่งเป็นหลักในการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันดิบ ถ่านโค้ก รวมทั้งผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นปิโตรเลียม รวมทั้งยังต้องมีการเก็บควบคุมสต็อกสินค้าไว้สำรองในยามขาดแคลนจึงส่งผลให้มีต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังมีสัดส่วนสูง

ตารางที่ 1 จำนวนต้นทุนโลจิสติกส์ตามแบบการสำรวจข้อมูล รง. 9 ปี 2557 แบ่งตามประเภทอุตสาหกรรม

ISIC	รวม 23 กลุ่มอุตสาหกรรม	2554		2555		2556		2557	
		ร้อยละ	อันดับ	ร้อยละ	อันดับ	ร้อยละ	อันดับ	ร้อยละ	อันดับ
		รวม		รวม		รวม		รวม	
		8.47		7.27		8.06		8.71	
31	การผลิตเฟอร์นิเจอร์	13.51	2	8.96	4	11.53	2	14.07	1
32*	การผลิตผลิตภัณฑ์ประเภทอื่นๆ	-	-	-	-	-	-	12.05	2
15	การผลิตเครื่องหนัง และผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้อง	9.30	6	9.30	2	14.71	1	10.74	3
18	การพิมพ์ และการผลิตเข้าสู่อินเทอร์เน็ต	7.43	11	8.30	7	7.60	11	10.66	4
19	การผลิตถ่านโค้ก ผลิตภัณฑ์จากการถลุงแร่เหล็ก และเชื้อเพลิงปรมาณู	5.27	20	5.08	19	5.13	20	10.48	5
17	การผลิตกระดาษและผลิตภัณฑ์แปรรูปจากกระดาษ	7.14	15	7.14	11	7.31	13	9.79	6
23	การผลิตผลิตภัณฑ์อื่นๆ ที่ทำจากแร่โลหะ	17.47	1	14.04	1	11.37	3	9.73	7
16	การผลิตไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้ และไม้ก๊อก ยกเว้นเฟอร์นิเจอร์ การสิ่งของจากฟางและวัสดุกระดาษ	13.19	3	9.26	3	10.98	5	9.52	8
22	การผลิตผลิตภัณฑ์ยางและพลาสติก	9.48	5	6.67	14	7.01	15	9.19	9
13	การผลิตสิ่งทอ	9.57	4	7.98	9	11.28	4	8.81	10
14	การผลิตเสื้อผ้าเครื่องแต่งกาย	8.56	9	7.42	10	8.49	8	8.64	11
20	การผลิตเคมีภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์เคมี	7.43	11	7.45	9	7.54	12	8.59	12
30	การผลิตอุปกรณ์ขนส่งอื่นๆ	5.89	19	5.13	18	5.73	18	8.3	13
21	การผลิตเหล็กขั้นพื้นฐานและการผลิตสูตรสำหรับทางกลศาสตร์	7.14	15	7.14	11	7.31	13	8.08	14
25	การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโลหะประดิษฐ์ ยกเว้นเครื่องจักรและอุปกรณ์	8.84	7	8.73	6	8.99	7	8.03	15
24	การผลิตโลหะขั้นมูลฐาน	8.81	8	8.81	5	9.02	6	7.79	16
26*	การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์	-	-	-	-	-	-	7.6	17
28*	การผลิตเครื่องจักรและเครื่องมือซึ่งไม่ได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	-	-	-	-	-	-	6.89	18
11*	การผลิตเครื่องดื่ม	-	-	-	-	-	-	6.84	19
27	การผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า	6.46	18	5.81	17	5.23	19	6.66	20
10*	การผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร	-	-	-	-	-	-	6.43	21
12**	การผลิตผลิตภัณฑ์จากยาสูบ	-	-	-	-	-	-	5.91	22
29	การผลิตยานยนต์ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง	6.46	18	5.81	17	5.23	19	5.62	23

\* ปี 2557 มีการปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลใหม่ตาม ISIC Code Version 4.0

\*\* ไม่มีการเก็บข้อมูลในอดีต

ที่มา สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม

### III. ต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าเกษตรสำคัญ 5 ชนิด

ปีงบประมาณ 2558 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ดำเนินโครงการศึกษาและวิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ 5 ชนิด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ยางพารา ผัก (หน่อไม้ฝรั่ง) และผลไม้ (ทุเรียน) โดยจัดทำและพัฒนาระบบฐานข้อมูลการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index : LPI) สินค้าเกษตร ตามกิจกรรมโลจิสติกส์ในโซ่อุปทานครอบคลุม 9 กิจกรรมหลักใน 3 มิติสำคัญ ได้แก่ มิติด้านต้นทุน มิติด้านเวลา และมิติด้านความน่าเชื่อถือ เพื่อเป็นเกณฑ์วัดผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจการเกษตรตลอดโซ่อุปทานสินค้าเกษตรเป้าหมาย ประกอบด้วย เกษตรกร สถาบันเกษตรกร (สหกรณ์การเกษตรและวิสาหกิจชุมชน) ผู้ประกอบการเกษตร (โรงงานแปรรูป) สรุปลงสาระสำคัญ ดังนี้

#### การประเมินประสิทธิภาพตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Composite Index)

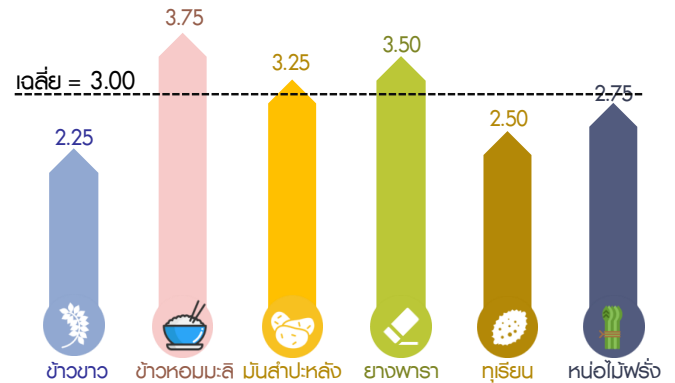
ผลการประเมินในภาพรวมพบว่า ข้าวหอมมะลิ มันสำปะหลัง และยางพารา มีคะแนนอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี และข้าวขาว ทุเรียน และหน่อไม้ฝรั่ง อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง

#### มิติด้านต้นทุน

ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของสินค้าเกษตรที่สำคัญ 5 ชนิด คิดเป็นร้อยละ 14.83 โดยต้นทุนบริหารคลังสินค้าเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุด ประมาณร้อยละ 6.40 รองลงมา คือ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ร้อยละ 5.88 ต้นทุนการถือครองสินค้า ร้อยละ 1.27 และต้นทุนบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ร้อยละ 1.28 โดยส่วนใหญ่เกษตรกรเป็นผู้รับภาระต้นทุนค่าขนส่ง ในขณะที่สถาบันเกษตรกรและโรงงานแปรรูปปรับภาระต้นทุนบริหารคลังสินค้า เพื่อบริหารจัดการและรวบรวมผลผลิต

ทั้งนี้ หากพิจารณาเฉพาะมูลค่าความเสียหายของสินค้าและมูลค่าสินค้าที่ถูกตีกลับ พบว่ามีมูลค่าคิดเป็นร้อยละ 4.78 และ 0.96 ต่อยอดขาย ตามลำดับ โดยสำหรับเกษตรกรความเสียหายของสินค้าเกิดจากผลผลิตตกหล่นหรือตกค้างในพื้นที่เพาะปลูก และระหว่างกระบวนการจัดการผลผลิตหลังการเก็บเกี่ยว ในขณะที่สถาบันเกษตรกรความเสียหายของสินค้าเกิดจากระหว่างขั้นตอนการขนส่งเพื่อส่งมอบลูกค้า โดยสาเหตุสำคัญเกิดจากการใช้แรงงานที่ไม่มีทักษะ และไม่มีอุปกรณ์เคลื่อนย้ายและบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม

ภาพที่ 16 ภาพรวมประเมินประสิทธิภาพตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ (Composite Index)

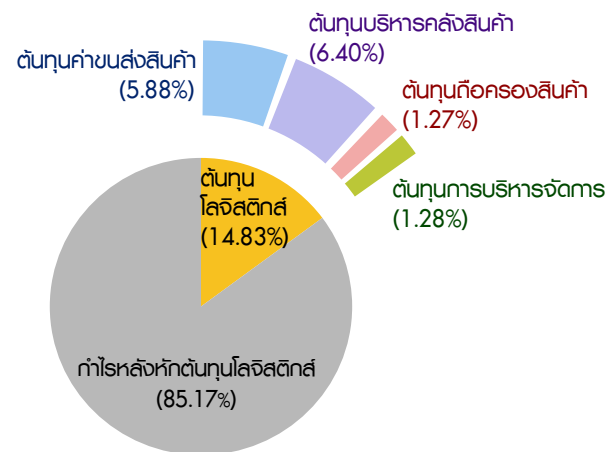


เกณฑ์การประเมิน Composite Index

ดี	4.1 – 5 คะแนน
ค่อนข้างดี	3.1 – 4 คะแนน
ปานกลาง	2.1 – 3 คะแนน
ค่อนข้างด้อย	1.1 – 2 คะแนน
ด้อย	0.1 – 1 คะแนน

ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ภาพที่ 17 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ที่มา ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โครงการศึกษาและวิจัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ

### มิติด้านเวลา

ระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าในระดับภาพรวมใช้อุปทานสินค้าเกษตร 5 ชนิด พบว่า เกษตรกร สถาบันเกษตรกรและโรงงานแปรรูปใช้ระยะเวลาการจัดส่งสินค้าอยู่ระหว่าง 1 – 2 วัน

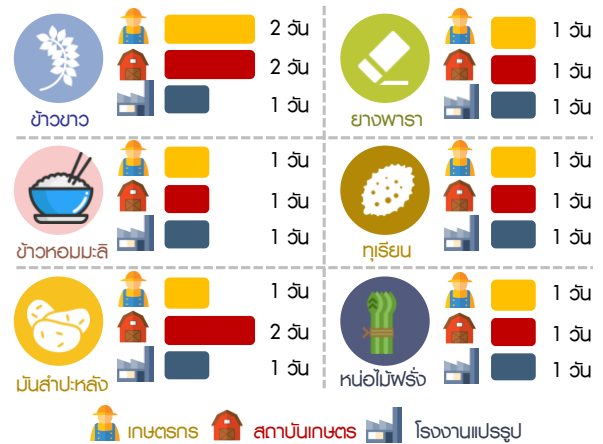
### มิติด้านความน่าเชื่อถือ

เกษตรกร สถาบันเกษตรกรและโรงงานแปรรูป สามารถส่งมอบสินค้าได้ตรงเวลา คิดเป็นร้อยละ 70.87 – 100 แต่มีอัตราความเสียหายในการจัดส่งสินค้าและอัตราสินค้าถูกตีกลับไม่เกินร้อยละ 5

### ประเด็นปัญหาต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

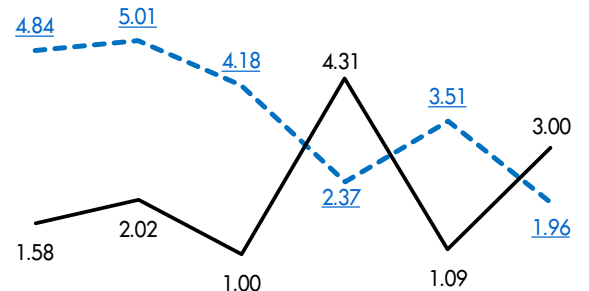
- (1) ขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะด้านบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ขั้นตอนก่อนการผลิต การเก็บเกี่ยว การคัดแยกคุณภาพ การรวบรวมและการกระจายผลผลิตไปยังลูกค้าปลายทาง โดยเฉพาะในระดับต้นน้ำและกลางน้ำ ได้แก่ เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร
- (2) ขาดการรวมกลุ่มหรือสร้างเครือข่าย (Network) การผลิต การตลาด ระบบโลจิสติกส์ และการควบคุมกระบวนการผลิตการรับรองคุณภาพสินค้าเกษตรให้มีความสม่ำเสมอทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ
- (3) ขาดการพัฒนาโซ่คุณค่า (Value Chain) สินค้าเกษตร ทำให้เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรเป็นกลุ่มที่รับภาระต้นทุนโลจิสติกส์มากกว่ากลุ่มอื่นๆ ในโซ่อุปทาน
- (4) ขาดการให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในมิติเวลาและความน่าเชื่อถือ

ภาพที่ 18 ระยะเวลาเฉลี่ยในการจัดส่งสินค้า



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ภาพที่ 19 อัตราความเสียหายในการจัดส่งสินค้า และอัตราสินค้าถูกตีกลับ

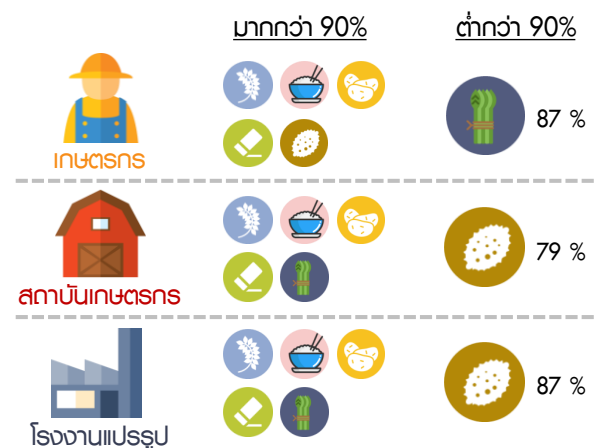


ข้าวขาว ข้าวหอมมะลิ มันสำปะหลัง ยางพารา ทุเรียน หน่อไม้ฝรั่ง

--- อัตราความเสียหายในการจัดส่งสินค้า — อัตราสินค้าถูกตีกลับ

ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ภาพที่ 20 ความสามารถในการส่งมอบสินค้าตรงเวลา



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

## แนวทางพัฒนาการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

- (1) พัฒนาทักษะและองค์ความรู้เกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการเกษตรให้แก่เกษตรกร สถาบันเกษตรกร และผู้ประกอบการธุรกิจเกษตรอย่างต่อเนื่อง เน้นผลผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ ลดต้นทุนการผลิต การเก็บรักษา และลดการสูญเสียในระหว่างการผลิตและการขนส่ง ควบคู่ไปกับการพัฒนาทักษะเชิงปฏิบัติการและถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านการจัดการฟาร์มสมัยใหม่ (Modern Farm Management)
- (2) ส่งเสริมและผลักดันให้เกิดการรวมกลุ่มและสร้างเครือข่ายการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์ ในเครือข่าย 3 ระดับ ได้แก่ 1) ระดับท้องถิ่น สร้างเครือข่ายประชามรายสินค้าในแต่ละพื้นที่ ซึ่งสมาชิกตกลงกำหนดพันธกิจร่วมกันเพื่อให้ได้สินค้าที่ผลิตแล้วขายได้ ขายได้ราคาดี 2) ระดับจังหวัด สร้างเครือข่ายธุรกิจสินค้าภายในจังหวัด เป็นการสร้างระบบห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตร และ 3) ระดับข้ามจังหวัด บูรณาการเครือข่ายเป็นกลุ่มจังหวัด โดยต้องให้หลักการทำให้เครือข่ายยั่งยืนอยู่ได้ บนพื้นฐานถึงการรับรู้คุณค่าร่วมกัน (Perception Value) การแลกเปลี่ยนข้อมูล (Exchange Information) ความไว้วางใจกัน (Trust) และการได้ผลประโยชน์ร่วมกัน (Reciprocal)
- (3) เพิ่มทักษะความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังการเก็บเกี่ยว (Post Harvest Management) และการพัฒนาระบบโซ่ความเย็น (Cool Chain System) เช่น การตัดแต่ง คัดเกรด การเก็บเกี่ยวผลผลิต การจัดเรียงผลผลิตในกล่องบรรจุภัณฑ์ เพื่อลดการกระทบหรือทำให้ผลผลิตบอบช้ำ เป็นต้น รวมทั้งการสนับสนุนวัสดุอุปกรณ์หรือบรรจุภัณฑ์เพื่อลดการสูญเสียและสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่ตัวสินค้า โดยเฉพาะสินค้าประเภทเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) โดยยึดหลัก 4C ได้แก่ พัฒนาสินค้าตามความต้องการของผู้บริโภค (Consumer) ช่วยลดต้นทุนของผู้บริโภค (Cost) เกิดความสะดวกในการซื้อ (Convenience) และต้องการสื่อสารกับผู้บริโภค (Communication) รวมทั้งควรพิจารณาคำนั่งถึงกลยุทธ์การแข่งขัน (Competitive Strategy) ได้แก่ การเป็นผู้นำด้านต้นทุน (Cost Leadership) การสร้างความแตกต่าง (Differentiation) และการมุ่งตลาดเฉพาะกลุ่ม (Focus) เช่น การสร้างเรื่องราวที่มีประโยชน์ของสินค้า การใช้บรรจุภัณฑ์ที่น่าสนใจ สะดวกและพกพาง่าย การนำระบบติดตามและตรวจสอบย้อนกลับ (Track and Traceability) มาใช้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภค
- (4) เร่งพัฒนาสินค้าให้สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดและผู้บริโภคให้ครอบคลุม 3 มิติ ทั้งมิติต้นทุน (Cost) มิติเวลา (Time) และมิติความน่าเชื่อถือ (Reliability) เนื่องจากมิติเวลาและความน่าเชื่อถือมีความสำคัญมากโดยเฉพาะการส่งมอบสินค้าได้ครบตามจำนวน และตามคุณภาพที่ตกลงกัน หากเกษตรกร สถาบันเกษตรกร รวมทั้งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการได้ จะทำให้ลูกค้าเกิดความไว้วางใจ (Trust) และมีความจงรักภักดี (Loyalty) ต่อสินค้าและการบริการของหน่วยธุรกิจในระยะยาวต่อไป



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
<http://www.nesdb.go.th> > ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม >  
 เศรษฐกิจ > การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

#### คณะทำงานต้นทูลโลจิสติกส์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

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

Tel: 0 2280 4085 ext.

- 6305 เกียรติศักดิ์ รมิลวงค์ (Kriengsak Rabilwongse)
- 6313 สุรรัฐ เนียมกลาง (Surarat Niamklang)
- 4403 ประภาศรี พงษ์วัฒนา (Prapasri Pongwattana)
- 4413 กิ่งกมล เลิศธิตินันท์กุล (Kingkamon Loedthitinunkun)
- 6318 สุกิตต์ สิวมันท์สกุล (Sukit Sivanunsakul)
- 6326 รัตนา วัชรานุรักษ์ (Rattana Watcharanurak)
- 6327 นัฐพงษ์ สุขจินดาเสถียร (Nuttapong Sukjindasathein)
- 6339 ชานนท์ สีลาณวัฒน์กุล (Chanon Leelanuwatkul)

ขอขอบคุณหน่วยงานสนับสนุนข้อมูล

กระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ โทร. 0 2202 3727

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

สำนักนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร โทร. 0 2579 1751

ตารางแนบ 1: ต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2549 – 2558e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช. ณ เมษายน 2559

Appendix 1: Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2006-2015e

By Logistics Information Development Working Group as of April 2016

หน่วย: พันล้านบาท Unit: Billion Baht

	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555r	2556r	2557p	2558e	
ต้นทุนโลจิสติกส์	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012r	2013r	2014p	2015e	Logistics Cost
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	694.5	719.0	809.5	705.5	812.7	850.3	932.2	946.3	990.6	1,023.2	Transportation Cost
ทางท่อ	18.4	18.7	18.9	28.1	29.9	36.5	39.4	35.6	40.6	37.9	Pipeline
ทางราง	2.2	2.2	2.4	2.1	2.1	1.9	2.1	2.1	1.8	1.9	Rail
ทางถนน	450.2	451.8	507.0	432.0	487.2	511.6	554.5	557.9	595.1	615.2	Road
ทางน้ำ	134.3	142.2	157.6	147.8	167.1	167.8	201.8	203.6	194.7	196.6	Water
ทางอากาศ	32.6	35.0	44.0	27.8	40.0	42.3	41.4	41.1	39.5	40.7	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	47.3	54.9	64.1	52.6	66.6	70.6	76.1	87.1	97.4	108.8	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	9.5	14.2	15.5	15.1	19.8	19.6	16.9	18.9	21.5	22.1	Postal Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	668.6	695.0	697.0	624.0	679.9	662.7	682.9	713.9	713.4	715.4	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	662.9	688.9	688.9	614.7	667.8	650.6	668.1	696.2	696.8	699.9	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	5.7	6.1	8.1	9.3	12.1	12.1	14.8	17.7	16.6	15.5	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	136.3	141.4	150.6	132.9	149.3	151.3	161.5	166.0	170.4	173.9	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,499.4	1,555.4	1,657.1	1,462.4	1,641.9	1,664.3	1,776.6	1,826.2	1,874.4	1,912.5	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	8,400.7	9,076.3	9,706.9	9,654.0	10,802.4	11,300.5	12,349.0	12,901.5	13,132.2	13,537.5	Gross Domestic Product (GDP)

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555r	2556r	2557p	2558e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต่อ GDP	8.2	7.9	8.3	7.3	7.5	7.5	7.6	7.4	7.5	7.5	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	8.0	7.6	7.2	6.4	6.3	5.9	5.5	5.5	5.4	5.3	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.6	1.6	1.6	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	17.8	17.1	17.1	15.1	15.2	14.7	14.4	14.2	14.2	14.1	Logistics Costs to GDP

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDB



ตารางแนบ 2: ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2549 – 2558e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช. ณ เมษายน 2559

Appendix 2: Transportation Cost to GDP by Components from 2006-2015e

By Logistics Information Development Working Group as of April 2016

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP Unit: Percent to GDP

ต้นทุนโลจิสติกส์	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555r	2556r	2557p	2558e	Logistics Cost
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012r	2013r	2014p	2015e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	8.2	7.9	8.3	7.3	7.5	7.5	7.6	7.4	7.5	7.5	Transportation Cost
ทางท่อ	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	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	5.3	5.0	5.2	4.5	4.5	4.5	4.6	4.3	4.5	4.5	Road
ทางน้ำ	1.6	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6	1.5	1.4	Water
ทางอากาศ	0.4	0.4	0.5	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	0.6	0.6	0.7	0.5	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.8	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	Postal Services

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDB