

ISSN 1906-4373
กันยายน 2567



รายงานโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ประจำปี 2566

Thailand's Logistics Report 2023

จัดทำโดย

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สารบัญ

Table of Contents

01

Executive Summary

03

**ข้อมูลโลจิสติกส์
ของประเทศไทย**

12

**ข้อมูลโลจิสติกส์
ของต่างประเทศ**

15

**ประเด็นที่ต้องให้
ความสำคัญในระยะต่อไป**

Executive Summary



บทสรุปผู้บริหาร

ข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ปี 2566 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 2,527.4 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.1 ต่อ GDP มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.7 โดยต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีการขยายตัว จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าคงคลังและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์

ปี 2566 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์มีแนวโน้มขยายตัว โดยคาดว่าจะมีมูลค่า 555.2 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 5.7 จากการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ รวมทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยมีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรมมากขึ้น

แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2567

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี 2567 มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่าจะสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 13.4-13.8 ต่อ GDP จากการขยายตัวของการอุปโภคบริโภคภายในประเทศ การลงทุนของภาคเอกชน และการส่งออกสินค้า อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องประเมินความเสี่ยงจากสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์ที่เกิดการแบ่งฝ่ายของช่วงประเทศมหาอำนาจที่อาจนำไปสู่การกีดกันทางการค้าและส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก การปรับทิศทางนโยบายการเงินของประเทศเศรษฐกิจหลัก การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน และปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศ



ข้อมูลโลจิสติกส์ ต่างประเทศ

ผลการจัดอันดับขีดความสามารถ ในการแข่งขัน (IMD) ประจำปี 2567

ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (International Institute for Management Development: IMD) ประจำปี 2567 จากทั้งหมด 64 ประเทศทั่วโลก โดย World Competitiveness Center พบว่าสิงคโปร์อยู่อันดับที่ 1 ส่วนประเทศไทยอยู่อันดับที่ 25 ซึ่งดีขึ้นมา 5 อันดับจากปี 2566 และเป็นอันดับที่ 2 ของภูมิภาคอาเซียน โดยมีการปรับตัวดีขึ้นทั้งด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจและด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวและการส่งออก

ดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ ด้านโลจิสติกส์

ผลการจัดอันดับในกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ พบว่า จีนยังคงอยู่อันดับที่ 1 จากความพร้อมทางเทคโนโลยีและดิจิทัลประกอบกับการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce ส่วนประเทศไทยอยู่อันดับที่ 10 จาก 50 ประเทศ ทั้งนี้หลายประเทศในกลุ่มอาเซียนยังคงเป็นตลาดที่มีแนวโน้มเติบโต โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการบริโภคและการลงทุนในประเทศที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

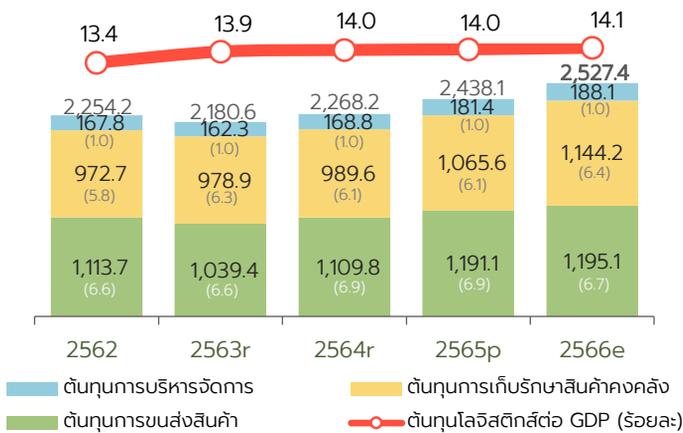
ปี 2566 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 2,374.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 11.2 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.7 ต่อ GDP ซึ่งเป็นผลมาจากสภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ทำให้ความต้องการบริโภคและปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง

1

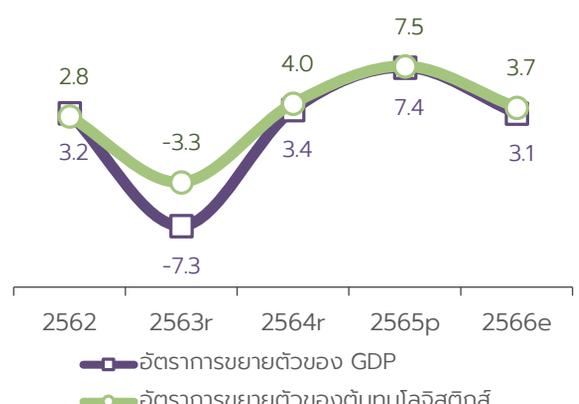
ข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พันล้านบาท)



ภาพที่ 2 อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ และ GDP ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)



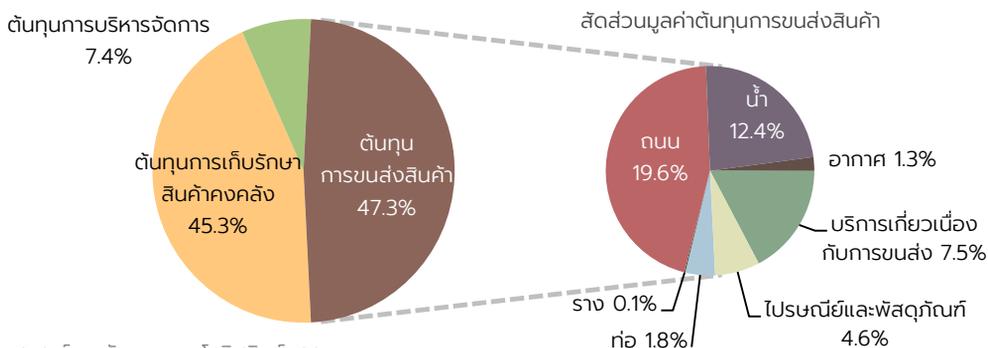
ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

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

ในปี 2566 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่ารวม 2,527.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ร้อยละ 3.7 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.1 ต่อ GDP ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,195.1 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.7 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,144.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า 188.1 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP ทั้งนี้ มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์มีการขยายตัวจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยปริมาณสินค้าคงคลังในระบบเพิ่มขึ้นจากการส่งออกที่ลดลงตามภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยที่ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น รวมทั้งต้นทุนการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากการขยายตัวของกิจกรรมการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-Mile Delivery) และปัจจัยราคาค่าขนส่งยังอยู่ในระดับสูง

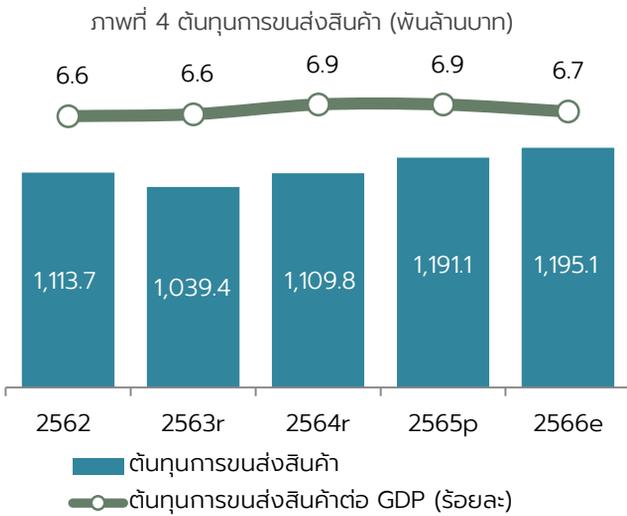
ภาพที่ 3 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2566



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

2. องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

2.1 ต้นทุนการขนส่งสินค้า



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.



ในปี 2566 ต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.7 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 1,195.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 1,191.1 พันล้านบาท ในปี 2565 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 โดยต้นทุนการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็นผลจากการขยายตัวของต้นทุนบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ โดยกิจกรรมการขนส่งแบบ Last-Mile Delivery ขยายตัวเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับทิศทางของธุรกิจ e-Commerce ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับปัจจัยราคาที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้ายังคงอยู่ในระดับสูง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) รูปแบบการขนส่งสินค้า

ภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศปรับลดลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2566 มีปริมาณรวม 547,082 พันตัน ลดลงจาก 579,139 พันตัน ในปี 2565 หรือลดลงร้อยละ 5.54 โดยการขนส่งสินค้าลดลงเกือบทุกรูปแบบ ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการค้าระหว่างประเทศที่ในปี 2566 มีมูลค่า 9.81 ล้านล้านบาท ลดลงจาก 9.94 ล้านล้านบาทในปี 2565 หรือลดลงร้อยละ 1.3 และการผลิตภาคอุตสาหกรรมที่ปรับลดลง โดยในปี 2566 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าผลผลิต) มีค่า 98.5 ลดลงจาก 101.9 ในปี 2565 สะท้อนให้เห็นว่าการผลิตในภาคอุตสาหกรรมมีการชะลอตัว อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปี 2566 ถึงครึ่งปีแรกของปี 2567 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกสินค้านี้แนวโน้มปรับตัวดีขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีก่อนหน้า

ตารางที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2562	2563	2564	2565	2566
ทางถนน ^{1/}	483,168	469,639	456,489	460,316	428,426
ขยายตัว (ร้อยละ)	-2.80	-2.80	-2.80	0.84	-6.93
ทางราง ^{2/}	10,262	11,510	11,456	11,367	12,117
ขยายตัว (ร้อยละ)	0.29	12.16	-0.47	-0.78	6.60
ทางน้ำ ^{3/}	117,771	103,271	111,852	107,425	106,509
- ลำน้ำ	55,999	49,248	46,405	38,994	32,916
- ชายฝั่ง	61,772	54,023	65,447	68,431	73,593
ขยายตัว (ร้อยละ)	0.20	-12.31	8.31	-3.96	-0.85
ทางอากาศ ^{4/}	78	32	20	31	30
ขยายตัว (ร้อยละ)	-19.97	-58.97	-37.50	55.00	-3.23
รวม	611,279	584,452	579,817	579,139	547,082
ขยายตัว (ร้อยละ)	-0.06	-4.39	-0.79	-0.12	-5.54

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ: /1 ข้อมูลพยากรณ์จากแบบจำลองปริมาณสินค้าของกระทรวงคมนาคม
/2 การรถไฟแห่งประเทศไทย
/3 กรมเจ้าท่า
/4 กรมท่าอากาศยาน, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศในปี 2566 พบว่าการขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 78.31 ลดลงจากร้อยละ 79.48 ในปี 2565 รองลงมาได้แก่ ทางน้ำคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.47 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 18.55 และทางรางคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.21 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.96 ในขณะที่ทางอากาศมีสัดส่วนคงที่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.01 ตามลำดับ

ภาพที่ 5 สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (ร้อยละ)



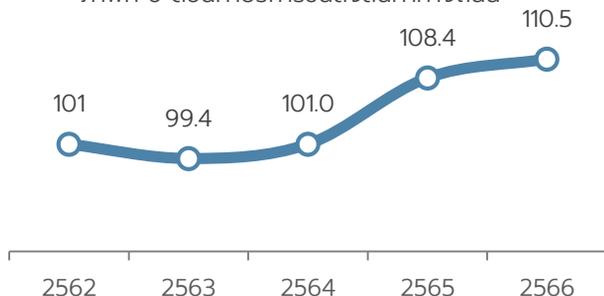
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

การขนส่งสินค้าทางถนนมีแนวโน้มลดลงซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการหดตัวของการค้าระหว่างประเทศ โดยในปี 2566 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 9,809.0 พันล้านบาท ลดลงจาก 9,944.3 พันล้านบาท ในปี 2565 หรือลดลงร้อยละ 1.4 และมูลค่าการนำเข้าอยู่ที่ 10,111.9 พันล้านบาท ลดลงจาก 10,647.0 พันล้านบาท ในปี 2565 หรือลดลงร้อยละ 5.0 ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศลดลงด้วย ในขณะที่ทางน้ำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการขนส่งสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าระวางเรือที่ลดลง สำหรับทางรางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากความพยายามในการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางรางของภาครัฐ

2) ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า

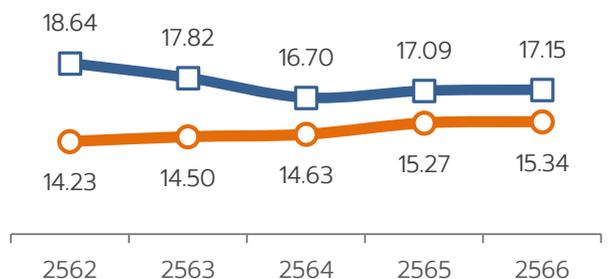
ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน (Road Freight Transport Index: RFTI) ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะตั้งแต่ช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนของผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมัน ค่าจ้างแรงงาน และอัตราเงินเฟ้อ โดยในปี 2566 มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 1.9 โดยปรับตัวเพิ่มขึ้นในทุกหมวดสินค้า ทั้งผลิตภัณฑ์เกษตรกรรมและการประมง ผลิตภัณฑ์จากเหมือง และผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ทั้งนี้ ค่าจ้างแรงงานในกิจกรรมการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้ามีการปรับตัวสูงขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ 17,145.44 บาทต่อเดือน เพิ่มขึ้นจาก 17,089.36 บาทต่อเดือนในปี 2565 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 ซึ่งเห็นได้ว่าค่าจ้างแรงงานในกิจกรรมการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้ามีค่าเฉลี่ยสูงกว่าค่าจ้างแรงงานในภาพรวมของประเทศ เนื่องจากส่วนใหญ่จำเป็นต้องใช้แรงงานที่มีทักษะเฉพาะ อาทิ คนขับรถบรรทุก คนขับรถขนสินค้า

ภาพที่ 6 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



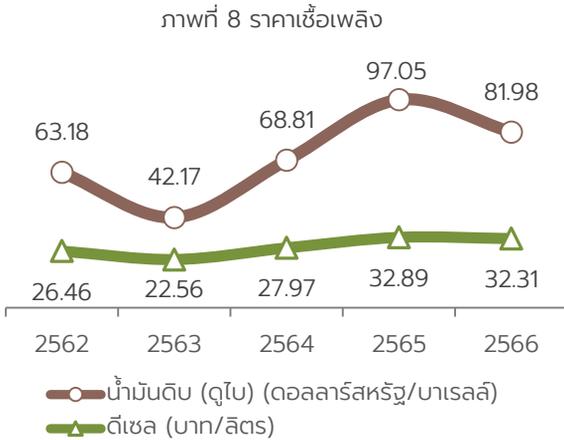
ที่มา: กองดัชนีเศรษฐกิจการค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

ภาพที่ 7 ค่าจ้างแรงงานโดยเฉลี่ยของประเทศไทย (พันบาท/เดือน)

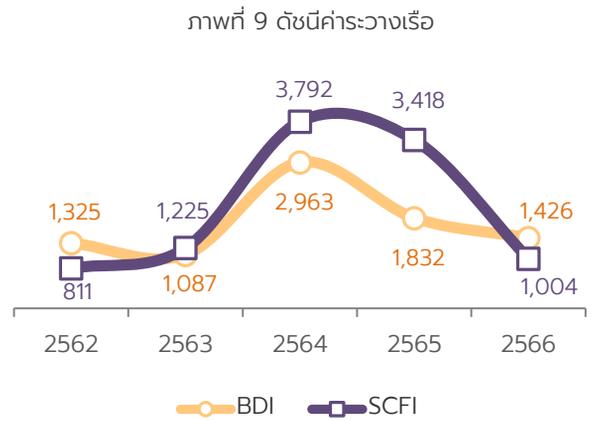


ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศปรับลดลงเล็กน้อยแต่ยังคงอยู่ในระดับสูง โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นต้นทุนหลักของการขนส่งสินค้าทางถนนปรับลดลงเล็กน้อยตามการลดลงของราคาน้ำมันดิบโลกและการดำเนินมาตรการลดภาระค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับช่วงก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศยังคงอยู่ในระดับสูง ในขณะที่ ดัชนีค่าระวางเรือปรับตัวลดลงทั้งดัชนีค่าระวางเรือตู้สินค้า (Shanghai Containerized Freight Index: SCFI) และดัชนีค่าระวางเรือสินค้าเทกอง (Baltic Dry Index: BDI) มีการปรับตัวลดลงอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2562

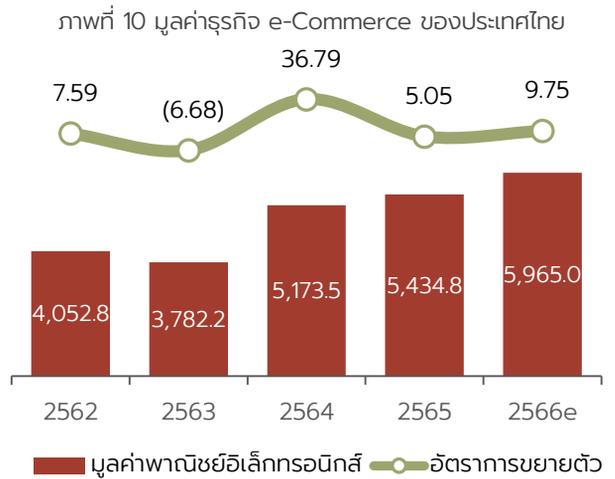


ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย และ World Bank



ที่มา: www.tradingeconomics.com และ Shanghai Shipping Exchange (SSE)

การขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-Mile Delivery) ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับทิศทางการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce โดยในปี 2566 คาดว่ามีมูลค่า 5,965.0 พันล้านบาท ขยายตัวจาก 5,434.8 พันล้านบาท ในปี 2565 หรือคิดเป็นร้อยละ 9.75 จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่เข้ามามีบทบาทในการปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจและพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไปหลังสถานการณ์ COVID-19 โดยหันมาใช้บริการซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น ส่งผลให้การขนส่งแบบ Last-Mile Delivery ขยายตัว เนื่องจากมีความคล่องตัวและสามารถส่งสินค้าถึงมือผู้รับได้อย่างรวดเร็ว



ที่มา : สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)





ทั้งนี้ การลดต้นทุนการขนส่งสินค้า ยังคงมีประเด็นท้าทายในการเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง และทางน้ำ ซึ่งมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำและขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก แต่ในปัจจุบันยังคงมีสัดส่วนที่ต่ำเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น เนื่องจากการขนส่งทางรางยังขาดแรงจูงใจด้านราคา มีค่าใช้จ่ายในการยกขนสินค้าซ้ำซ้อน (Double Handling) และขาดความเชื่อมั่นในความตรงต่อเวลาของการให้บริการ รวมทั้งยังมีกฎหมาย ระเบียบ และข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อการยกระดับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการขนส่งทางถนนมีต้นทุนต่อหน่วยสูง แต่ยังคงมีบทบาทสำคัญเนื่องจากมีข้อได้เปรียบด้านความคล่องตัวในการเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก และสามารถตอบสนองต่อการขนส่งแบบ Last-Mile Delivery ดังนั้น การพัฒนาในระยะต่อไป จึงควรมุ่งเน้นผลักดันการใช้ประโยชน์โครงข่ายระบบรางควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน เพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม

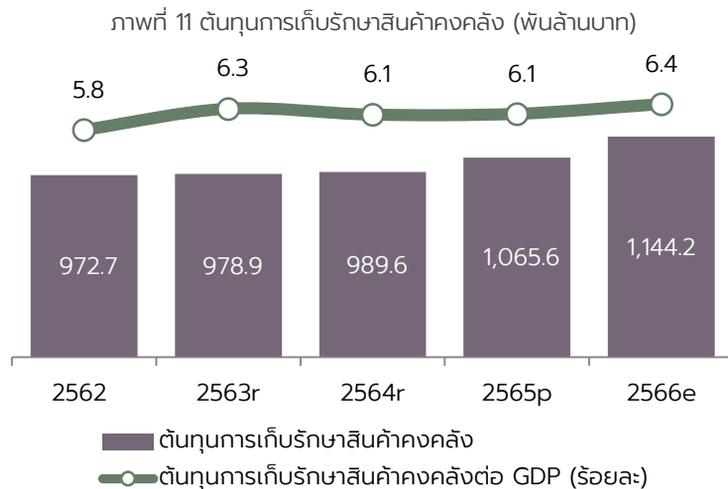
LOGISTICS INSIGHT 1: ยุโรปออกแผนด้านการบินลดการปล่อยคาร์บอนเป็นศูนย์

ยุโรปได้ออกแผนงานการบินเพื่อความยั่งยืน 'Destination 2050 – A Route to Net Zero European Aviation' สนับสนุนให้เที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เป็นศูนย์ภายในปี 2593 ภายใต้ 4 มาตรการ ได้แก่ (1) การปรับปรุงเทคโนโลยีอากาศยานและเครื่องยนต์ (2) การใช้พลังงานการบินที่ยั่งยืน (3) การใช้มาตรการด้านเศรษฐกิจ และ (4) การปรับปรุงการบริหารจัดการจราจรทางอากาศและการใช้งานอากาศยาน โดยในระยะแรกคาดว่าจะเที่ยวบินภายในยุโรปจะสามารถลดการปล่อยก๊าซได้ที่ร้อยละ 55 ภายในปี 2573 นอกจากนี้ ในแผนดังกล่าว จะให้ผู้ใช้มีส่วนได้ส่วนเสียจากหลายภาคส่วนมาเข้าร่วมใน 'ข้อตกลงสหภาพยุโรปเพื่อการบินที่ยั่งยืน' (EU Pact for Sustainable Aviation) เพื่อให้การเดินทางทางอากาศเกิดความยั่งยืนได้ในระยะยาว



ที่มา : ศูนย์วิจัยและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Centre for SDG Research and Support: SDG Move)

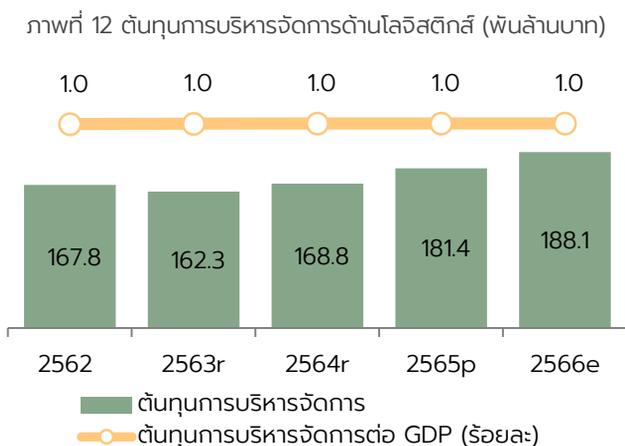
2.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศข.

ในปี 2566 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 1,144.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,065.6 พันล้านบาท ในปี 2565 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 ประกอบด้วย (1) ต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 959.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 883.6 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 และ (2) ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 185.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 182.0 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 โดยเมื่อพิจารณาดัชนีที่เกี่ยวข้องพบว่าดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 109.6 เพิ่มขึ้นจาก 102.7 ในปี 2565 และดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 104.2 เพิ่มขึ้นจาก 101.1 ในปี 2565 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการระบายสินค้าออกสู่ตลาดลดลง ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการส่งออกสินค้าที่ลดลง ส่งผลให้มีปริมาณสินค้าคงคลังเพิ่มขึ้น ประกอบกับผลจากการปรับขึ้นของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (Minimum Loan Rate: MLR) ที่มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 6.83 ในปี 2566 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.50 ในปี 2565 ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนทางการเงินและภาระหนี้เพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง อย่างไรก็ตาม จากปัจจัยบริบทด้านเศรษฐกิจและการค้าที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว อาจส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์ ดังนั้น แนวทางในระยะต่อไป จึงควรใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีมาพัฒนาคลังสินค้าให้มีความทันสมัย สะดวกรวดเร็ว และเพิ่มความสามารถของพื้นที่ในการจัดเก็บสินค้า เพื่อสามารถช่วยลดต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศข.

ในปี 2566 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 188.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 181.4 พันล้านบาท ในปี 2565 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 3.7 โดยอ้างอิงสมมติฐานการคำนวณจากผลการศึกษาคู่มือการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2562 ของ สศข. ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลพบว่าผู้ประกอบการมีต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์เฉลี่ยร้อยละ 8.04 ของผลรวมต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

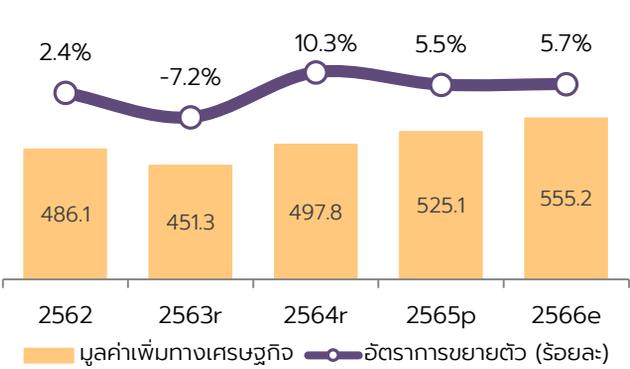
3. มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยลดลงได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม จุดหนึ่งอาจไม่สามารถลดลงได้อีก ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเพิ่มรายได้ควบคู่ไปกับการลดต้นทุน โดยมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ให้กับการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม

แนวคิด/วิธีการคำนวณ

$$VA \text{ ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์} = \text{มูลค่าผลผลิตทั้งหมดในการผลิต} - \text{ค่าใช้จ่ายขั้นกลาง}$$

ภาพที่ 13 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ (พันล้านบาท)



มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ หมายถึง กำไรทางเศรษฐกิจของธุรกิจที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดภายในประเทศ จากสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ปี 2566 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัว โดยคาดว่าจะมีมูลค่า 555.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 525.1 พันล้านบาท ในปี 2565 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 จากเศรษฐกิจในประเทศที่ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce รวมทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานมากขึ้น ทั้งในด้านการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการคลังสินค้า โดยคาดว่าจะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้ในระยะยาว

LOGISTICS INSIGHT 2: การใช้เทคโนโลยีเพื่อลดคาร์บอนในภาคการขนส่ง

การใช้เทคโนโลยีในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ในยุคที่ผู้คนให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน นอกจากจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งแล้ว ยังนำไปสู่การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อีกด้วย ซึ่งปัจจุบันมีเทคโนโลยีที่น่าสนใจและน่าจับตามอง อาทิ

- ระบบบริหารจัดการการขนส่ง (Transportation Management System: TMS)** ใช้สำหรับวางแผนการจัดเส้นทาง ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และก๊าซเรือนกระจก
- เทเลเมติกส์ (Telematics)** ใช้สำหรับติดตามรถบรรทุกขนส่งแบบเรียลไทม์ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนที่เกิดจากพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่เหมาะสม และยังช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมอีกด้วย
- ระบบการบริหารงานบำรุงรักษา (Maintenance Management System: MMS)** ใช้สำหรับตรวจสอบสภาพรถ ซึ่งจะช่วยให้รถบรรทุกทุกคันสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ รวมถึงช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่สิ่งแวดล้อม

ที่มา: NOSTRAS LOGISTICS

4. แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2567

เศรษฐกิจไทยในปี 2567 มีแนวโน้มดีขึ้นเล็กน้อยจากการขยายตัวของการอุปโภคบริโภคภายในประเทศ การลงทุนของภาคเอกชน และการส่งออกสินค้า ประกอบกับในช่วงครึ่งปีหลังมีปัจจัยสนับสนุนจากการเร่งขึ้นของอุปสงค์จากการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีของภาครัฐ โดยคาดการณ์ว่าในปี 2567 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะอยู่ที่ร้อยละ 13.4-13.8 ต่อ GDP ซึ่งลดลงจากปี 2566 เนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลก รวมทั้งราคาน้ำมันที่มีแนวโน้มปรับตัวลดลง ทั้งนี้ การคาดการณ์ต้นทุนโลจิสติกส์เป็นการประมาณการเบื้องต้น ยังคงต้องประเมินความเสี่ยงและความท้าทายจากสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์ (Geo-Politics) ที่เกิดการแบ่งฝ่ายระหว่างประเทศข้ามมหาอำนาจและประเทศต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิดการกีดกันทางการค้าและส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก การปรับทิศทางนโยบายการเงินของประเทศเศรษฐกิจหลัก การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน และการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศที่ส่งผลกระทบต่อภาคเกษตรกรรม รวมทั้งปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศที่จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ตารางที่ 2 แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

รายการ	ข้อมูลจริง				ประมาณการ ปี 2567
	2565	2566	Q1/2567	Q2/2567	
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ^{/1}	14.0 (p)	14.1 (e)	-	-	13.4-13.8
อัตราการขยายตัวของ GDP (CVM) (ร้อยละ) ^{/2}	2.5	1.9	1.6	2.3	2.0-3.0
อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลก (ร้อยละ) ^{/2}	3.5	2.8	-	-	2.9
อัตราการขยายตัวปริมาณการค้าโลก (ร้อยละ) ^{/2}	5.1	2.1	-	-	2.8
ราคาน้ำมันดิบ (ดูไบ) (ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล) ^{/2}	97.1	82.0	81.1	85.1	81.0-91.0
อัตราการขยายตัวของดัชนีค่าระวางเรือ SCFI (ร้อยละ) ^{/3}	-9.9	-70.62	88.4	27.4	-
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม ^{/4}	101.9	98.5	101.7	98.5	-
ดัชนีการส่งออกสินค้า ^{/4}	102.5	99.6	99.1	98.4	-
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง ^{/4}	101.1	104.2	104.9	105.7	-
ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ^{/5}	108.4	110.5	110.1	112.6	-
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) ^{/6}	5.33-5.67	6.70-6.96	7.05-7.28		-

ที่มา: /1 กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศข.

/2 ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 และแนวโน้มปี 2567 ณ วันที่ 19 ส.ค. 67 สศข.

/3 Shanghai Shipping Exchange (SSE)

/4 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

/5 สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

/6 ธนาคารแห่งประเทศไทย



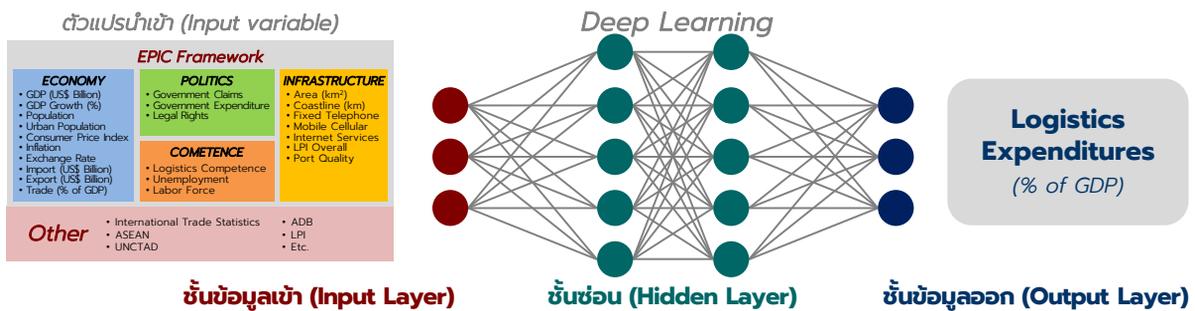
5. การพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model)

ปีงบประมาณ 2566 สศช. ได้ร่วมกับสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และบริษัท แอมเพิลคอนซัลแทนท์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินโครงการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model) เพื่อพัฒนาแบบจำลองที่สามารถประมาณการข้อมูลสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจวางแผนเชิงนโยบายในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยสรุปดังนี้

แนวคิดการพัฒนาแบบจำลอง

การพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้าเป็นการประยุกต์ใช้ตัวแบบโครงข่ายประสาทเทียม (Artificial Neural Network: ANN) มาประมาณการต้นทุนโลจิสติกส์ โดยได้คัดเลือกชุดข้อมูลตัวแปรนำเข้าจากรอบแนวคิดของ EPIC Supply Chain Risk Assessment (EPIC) และฐานข้อมูลอื่น ๆ อาทิ LPI มาใช้ฝึกฝน (Training) และทดสอบ (Testing) แบบจำลอง ANN ให้เกิดการเรียนรู้จนมีความแม่นยำและได้ค่าใกล้เคียงกับข้อมูลจริงในอดีต เพื่อให้ได้แบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับบริบทของประเทศไทย มีความน่าเชื่อถือตามหลักสถิติ และสามารถพยากรณ์ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้าในระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ภาพที่ 14 แนวคิดการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยด้วยแบบจำลอง ANN

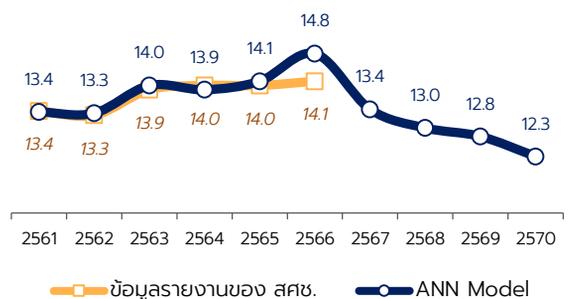


ที่มา: โครงการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model) สศช.

ผลการพยากรณ์ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การพยากรณ์การสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในกรณีฐาน (Baseline) หรือกรณีที่ตัวแปรนำเข้าเติบโตตามปกติ โดยนำชุดข้อมูลตัวแปรนำเข้าจำนวน 21 ตัวแปรมาใช้ในแบบจำลอง ANN ที่ได้รับการพัฒนา เพื่อพยากรณ์ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยในช่วงปี 2568-2570 ภายใต้กรอบระยะเวลาของแผนปฏิบัติการด้านพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 คาดว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะลดลงอยู่ที่ร้อยละ 12.3 ต่อ GDP ในปี 2570 ทั้งนี้ ปัจจุบันแบบจำลองดังกล่าวอยู่ระหว่างพัฒนาให้มีความสมบูรณ์ เพื่อให้การพยากรณ์ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีความแม่นยำมากขึ้น

ภาพที่ 15 ผลการพยากรณ์สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยจากแบบจำลอง ANN



ที่มา: โครงการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยแบบล่วงหน้า (Predictive Model) สศช.

2

ข้อมูลโลจิสติกส์ของต่างประเทศ



1. ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ประจำปี 2567

ภาพที่ 16 ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ปี 2567



ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook 2024

ในปี 2567 ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (International Institute for Management Development: IMD) โดย World Competitiveness Center ได้ประเมินความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ จำนวน 67 ประเทศทั่วโลกใน 4 มิติ ประกอบด้วย (1) สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) (2) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) (3) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) และ (4) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ซึ่งจากรายงานพบว่า ประเทศที่มีอันดับความสามารถในการแข่งขันสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ สวิตเซอร์แลนด์ เดนมาร์ก ไอร์แลนด์ และฮ่องกงตามลำดับ

โดยผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาคอาเซียน สิงคโปร์อยู่อันดับที่ 1 ของภูมิภาคและของโลก รองลงมา ได้แก่ ไทย (อันดับที่ 25) อินโดนีเซีย (อันดับที่ 27) และมาเลเซีย (อันดับที่ 34) โดยประเด็นที่น่าสนใจคือ อินโดนีเซียมีอันดับดีขึ้นถึง 7 อันดับ ซึ่งปัจจัยหลักมาจากในช่วงที่ผ่านมา อินโดนีเซียมีการเติบโตทางเศรษฐกิจและมีการพัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างรวดเร็ว

ภาพที่ 17 ดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook 2024

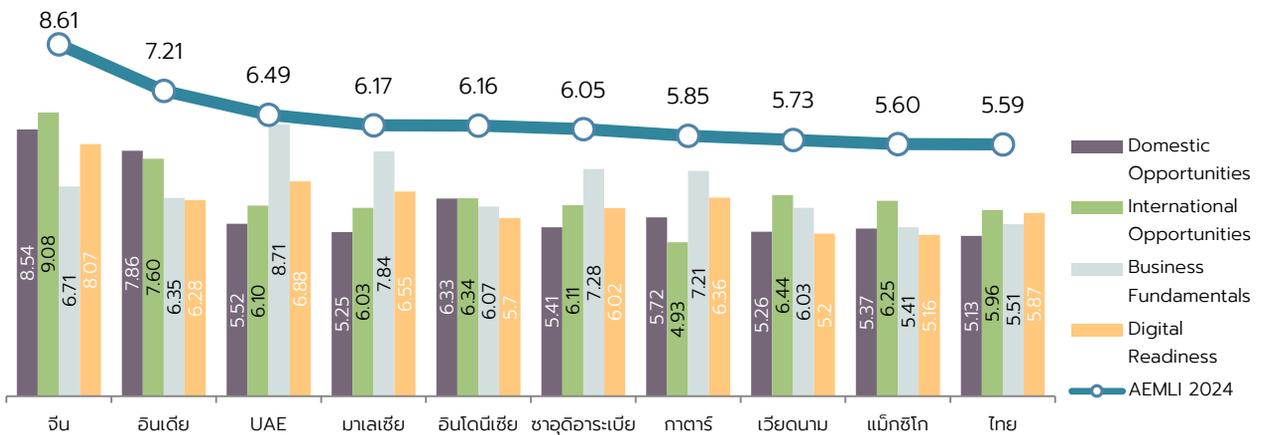
สำหรับประเทศไทย ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันอยู่อันดับที่ 25 ดีขึ้น 5 อันดับจากปี 2566 และเป็นอันดับที่ดีที่สุดของไทยนับตั้งแต่มีการจัดทำรายงานดังกล่าว โดยปรับตัวดีขึ้นทั้งด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 5 ดีขึ้น 11 อันดับและด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ ซึ่งอยู่อันดับที่ 20 ดีขึ้น 3 อันดับ จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งภาคการท่องเที่ยวและการส่งออก สำหรับด้านประสิทธิภาพภาครัฐและด้านโครงสร้างพื้นฐานมีอันดับคงเดิม โดยอยู่อันดับที่ 24 และ 43 ตามลำดับ

2. Agility Emerging Markets Logistics Index : AEMLI

บริษัท Agility ได้รายงานการจัดทำดัชนีกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) ประจำปี 2567 พบว่าจีนยังคงอยู่อันดับที่ 1 เช่นเดียวกับปี 2566 เนื่องจากจีนมีความพร้อมด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ประกอบกับการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce ซึ่งจีนมีความได้เปรียบด้านอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าที่ถูกลงกว่าประเทศคู่แข่ง อย่างไรก็ตาม จากผลการสำรวจข้อมูลผู้ประกอบการโลจิสติกส์ร้อยละ 37.4 มีแผนลดการลงทุนในจีนและย้ายฐานการผลิตออกจากจีนไปยังประเทศข้างเคียง อาทิ อินเดีย ยุโรป และอเมริกาเหนือ เพื่อลดความเสี่ยงทั้งประเด็นความขัดแย้งทางการค้ากับสหรัฐอเมริกา และสภาพเศรษฐกิจที่มีการชะลอตัว

สำหรับกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มาเลเซียและอินโดนีเซียยังคงอยู่อันดับที่ 4 และ 5 ตามลำดับ เช่นเดียวกับในปี 2566 ส่วนเวียดนามอยู่อันดับที่ 8 ดีขึ้นมา 2 อันดับ และไทยอยู่อันดับที่ 10 ตกลงมา 2 อันดับ โดยทั้ง 4 ประเทศถือว่าเป็นตลาดเกิดใหม่ที่มีการขยายตัวของเศรษฐกิจจากการบริโภคและการลงทุนในประเทศ สะท้อนให้เห็นถึงกำลังซื้อของประเทศในแถบอาเซียน ซึ่งเป็นโอกาสในการดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาในประเทศ

ภาพที่ 18 ดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์



ที่มา: www.agility.com

LOGISTICS INSIGHT 3: TradeTech กับการกระตุ้นเศรษฐกิจในยุคดิจิทัล

TradeTech หรือกลุ่มเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในยุคดิจิทัล โดยบริษัทที่ปรึกษาด้านธุรกิจ McKinsey & Company ประเมินว่าหากมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการด้านเอกสารให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ จะสามารถลดต้นทุนของภาคเอกชนได้ถึง 6.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และช่วยลดข้อผิดพลาดและระยะเวลาในการจัดการด้านเอกสาร อย่างไรก็ตาม การนำ TradeTech มาใช้ยังคงมีประเด็นท้าทายทั้งต้นทุนการพัฒนาเทคโนโลยีและการเปลี่ยนผ่านทางดิจิทัล กระแสเมียงทางการค้าระหว่างประเทศที่เข้มงวด และการขาดแคลนแรงงานมีทักษะ ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบนิเวศทางการค้าให้เอื้อต่อการใช้เทคโนโลยี รวมทั้งภาคเอกชนควรทำความเข้าใจเกี่ยวกับ TradeTech และพัฒนาทักษะแรงงาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยให้เติบโตอย่างยั่งยืน

ที่มา: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์



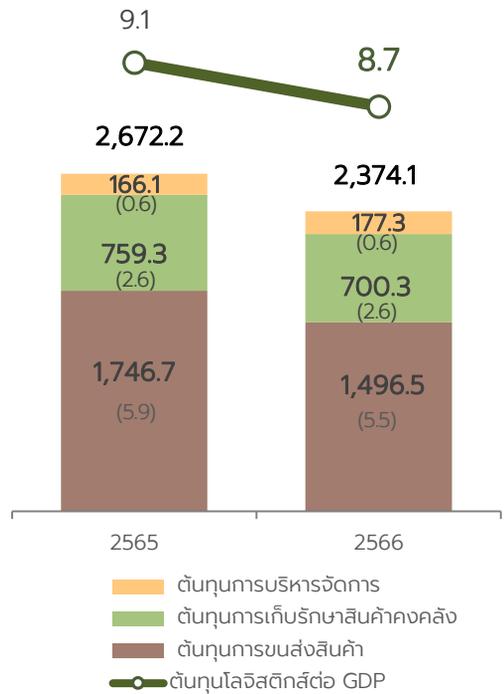
3. ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

จากรายงานโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาที่จัดทำโดย The Council of Supply Chain Management Professionals: CSCMP) ร่วมกับบริษัท Kearney พบว่า ในปี 2566 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 2,374.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 11.2 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.7 ต่อ GDP ประกอบด้วย

- **ต้นทุนการขนส่งสินค้า** เป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด มีมูลค่าประมาณ 1,496.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.5 ต่อ GDP
- **ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง** มีมูลค่าประมาณ 700.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.6 ต่อ GDP
- **ต้นทุนการบริหารจัดการ** มีมูลค่าประมาณ 177.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.6 ต่อ GDP

ทั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาปรับลดลงจากสถานะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ส่วนหนึ่งมาจากความขัดแย้งสถานการณ์ภูมิรัฐศาสตร์ (Geo-Politics) ทำให้ความต้องการบริโภคและปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางน้ำและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งการชะลอตัวในภาคการผลิตทำให้ปริมาณสินค้าคงคลังปรับตัวลดลง

ภาพที่ 19 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)



ที่มา: CSCMP's 35th Annual State of Logistics Report 2024

ตารางที่ 3 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ต้นทุนโลจิสติกส์	2565		2566		ขยายตัว (ร้อยละ)
	มูลค่า	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า	สัดส่วน (ร้อยละ)	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	1,746.8	65.4	1,496.6	63.0	-14.3
ทางถนน	1,019.6	38.2	931.7	39.2	-8.6
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	216.7	8.1	215.7	9.1	-0.5
ทางราง	98.3	3.7	96.6	4.1	-1.7
ทางอากาศ	109.4	4.1	92.6	3.9	-15.4
ทางน้ำ	233.5	8.7	83.7	3.5	-64.2
ทางท่อ	69.3	2.6	76.3	3.2	10.1
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	759.3	28.4	700.3	29.5	-7.8
ต้นทุนการบริหารจัดการ	166.1	6.2	177.3	7.5	6.7
รวม	2,672.2	100.0	2,374.2	100.0	-11.2

ที่มา: CSCMP's 35th Annual State of Logistics Report 2024

3

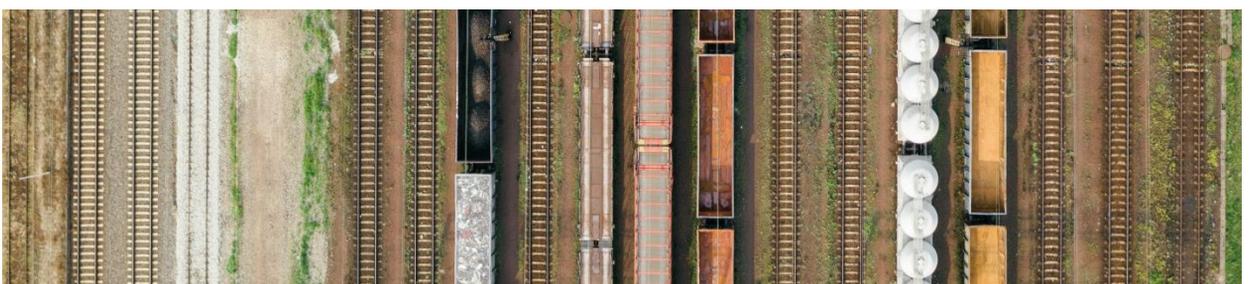
ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญในระยะต่อไป

1 การยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

จากบริบทด้านเศรษฐกิจและการค้าที่มีการเปลี่ยนแปลง ประกอบกับการเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจ e-Commerce ทำให้ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการคลังสินค้าเพื่อสามารถปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์และตอบสนองต่อความพึงพอใจของลูกค้าในปัจจุบันที่ต้องการความรวดเร็วและแม่นยำ ดังนั้น จึงควรสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนจากคลังสินค้าแบบดั้งเดิมสู่คลังสินค้าอัตโนมัติ (Automated Warehouse) นำเทคโนโลยีและซอฟต์แวร์ที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในการบริหารสินค้าคงคลัง เพื่อช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการจัดเก็บและคัดแยกสินค้า ตลอดจนช่วยลดความผิดพลาดในการจัดเตรียมและส่งมอบสินค้า รวมทั้งภาครัฐควรให้การสนับสนุนทางการเงินเพื่อช่วยภาระวงเงินลงทุนที่ผู้ประกอบการต้องแบกรับ

2 การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าภายใต้เป้าหมายด้านความยั่งยืน

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางยังมีสัดส่วนน้อยเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น เนื่องจากขาดแรงจูงใจด้านราคาและความเชื่อมั่นในความตรงต่อเวลาของการให้บริการ ดังนั้น การพัฒนาในระยะต่อไป ควรผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงข่ายระบบรางเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าหลัก (Backbone) ของประเทศ เนื่องจากมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ขนส่งได้ปริมาณมาก และลดอัตราการใช้เชื้อเพลิงในการขนส่ง โดยภาครัฐควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ ทั้งการเป็นผู้ให้บริการและร่วมกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง รวมทั้งส่งเสริมให้การขนส่งทางถนนเป็นโครงข่ายสนับสนุน (Feeder) ให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตสินค้า พื้นที่อุตสาหกรรม และประตูการค้าที่สำคัญ เพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) นอกจากนี้ ควรส่งเสริมการใช้อยานพาหนะพลังงานสะอาดในการขนส่งแบบ Last Mile Delivery เพื่อนำไปสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions) และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ



3

ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญในระยะต่อไป

3 การสร้างมูลค่าเพิ่มและยกระดับการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทาน

การขับเคลื่อนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ควรให้ความสำคัญกับการลดต้นทุนโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่การได้มาซึ่งวัตถุดิบจนถึงการขนส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภค เพื่อนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ โดย (1) **ขั้นต้นน้ำ** ควรส่งเสริมให้เกิดการวิจัยและพัฒนาทั้งภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม เพื่อสร้างความแตกต่างและเพิ่มมูลค่าให้กับผลผลิต รวมทั้งกำหนดเจ้าภาพหลักในการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดการบูรณาการทำงานร่วมกันและขับเคลื่อนการพัฒนาให้สำเร็จตามเป้าหมาย (2) **ขั้นกลางน้ำ** ควรสนับสนุนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในยกระดับมาตรฐานและควบคุมคุณภาพสินค้า รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสร้างตราสินค้า (Branding) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าไทย และ (3) **ขั้นปลายน้ำ** สนับสนุนการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งและกระจายสินค้าของผู้ประกอบการไทยไปยังต่างประเทศ

4 การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย

การยกระดับขีดความสามารถในการดำเนินงานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย ยังมีข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ดังนั้น จึงควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาสภาพแวดล้อมและปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อการดำเนินธุรกิจ โดยปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและการให้บริการด้านโลจิสติกส์ อาทิ การอนุญาตให้เอกชนเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางราง การขนส่งข้ามพรมแดน (Cross Border) และการถ่ายลำ (Transshipment) เพื่อยกระดับการให้บริการ รวมทั้งสร้างการรับรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาครัฐให้กับผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดแนวทางการดำเนินงานที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน



ตารางแนบ 1: มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2557 – 2566e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 1: Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2014-2023e

by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

ต้นทุนโลจิสติกส์	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563r	2564r	2565p	2566e	Logistics Cost
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020r	2021r	2022p	2023e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	994.9	1,016.3	1,078.3	1,049.5	1,104.6	1,113.7	1,039.4	1,109.8	1,191.1	1,195.1	Transportation Cost
ทางท่อ	49.6	43.6	51.9	62.4	68.2	61.1	53.2	60.2	49.6	46.1	Pipeline
ทางราง	1.8	1.8	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	1.8	1.9	2.1	Rail
ทางถนน	577.1	590.9	631.0	559.0	567.6	564.5	517.8	502.0	523.7	493.8	Road
ทางน้ำ	205.0	220.4	224.3	233.2	243.0	238.6	233.6	272.6	304.5	313.5	Water
ทางอากาศ	39.5	36.4	39.7	42.4	46.1	42.5	13.8	14.1	32.5	34.0	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	97.9	99.8	103.9	113.7	126.0	147.3	152.6	169.9	190.0	188.7	Transport-Related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	24.0	23.4	25.4	36.7	51.8	57.7	66.5	89.2	88.8	117.0	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	711.2	724.1	743.1	880.4	924.1	972.7	978.9	989.6	1,065.6	1,144.2	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	696.8	709.2	730.1	689.0	732.3	779.4	783.1	822.6	883.7	959.1	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	14.4	14.9	13.0	191.4	191.8	193.4	195.8	167.0	182.0	185.1	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	170.6	174.0	182.1	155.2	163.1	167.8	162.3	168.8	181.4	188.1	Logistics Administration Cost
มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,876.7	1,914.4	2,003.5	2,085.1	2,191.8	2,254.2	2,180.6	2,268.2	2,438.1	2,527.4	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,373.3	16,889.2	15,649.6	16,187.2	17,382.5	17,925.1	Gross Domestic Product (GDP)

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP

Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563r	2564r	2565p	2566e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.5	7.4	7.4	6.7	6.8	6.6	6.6	6.9	6.9	6.7	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	5.4	5.2	5.1	5.7	5.6	5.8	6.3	6.1	6.1	6.4	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	14.2	13.9	13.8	13.4	13.4	13.4	13.9	14.0	14.0	14.1	Logistics Costs to GDP

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2562 สศช.

ตารางแบบ 2: ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2557 – 2566e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 2: Transportation Cost to GDP by Components from 2014-2023e

by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP

Unit: Percent to GDP

ต้นทุนโลจิสติกส์	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563r	2564r	2565p	2566e	Logistics Cost
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020r	2021r	2022p	2023e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7.5	7.4	7.4	6.7	6.8	6.6	6.6	6.9	6.9	6.7	Transportation Cost
ทางท่อ	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	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	4.4	4.3	4.3	3.6	3.5	3.3	3.3	3.1	3.0	2.8	Road
ทางน้ำ	1.5	1.6	1.5	1.5	1.5	1.4	1.5	1.7	1.8	1.7	Water
ทางอากาศ	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.1	0.1	0.2	0.2	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0	1.1	1.1	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.6	0.5	0.6	Parcel Services

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2562 สศช.

ตารางแนบ 3: แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2557 – 2566e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 3: Trends of Logistics Costs Growth and GDP between 2014-2023e

by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

ต้นทุนโลจิสติกส์	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563r	2564r	2565p	2566e	Logistics Cost
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020r	2021r	2022p	2023e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	4.4	2.1	6.1	-2.7	5.3	0.8	-6.7	6.8	7.3	0.3	Transportation Cost
ทางท่อ	39.3	-12.2	19.1	20.4	9.1	-10.4	-12.9	13.2	-17.6	-7.2	Pipeline
ทางราง	-14.3	3.0	13.3	0.7	-3.0	-4.1	-6.5	-15	2.4	14.3	Rail
ทางถนน	2.6	2.4	6.8	-11.4	1.5	-0.5	-8.3	-3.1	4.3	-5.7	Road
ทางน้ำ	0.7	7.5	1.8	3.9	4.2	-1.8	-2.1	16.7	11.7	2.9	Water
ทางอากาศ	-3.9	-7.9	9.1	6.8	8.7	-7.7	-67.7	2.8	130.1	4.4	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	12.4	1.9	4.1	9.4	10.8	16.9	3.6	11.3	11.8	-0.7	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	11.1	-2.5	8.5	44.1	41.2	11.4	15.3	34.1	-0.4	31.7	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	-0.4	1.8	2.6	18.5	5.0	5.3	0.6	1.1	7.7	7.4	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	0.1	1.8	2.9	-5.6	6.3	6.4	0.5	5.0	7.4	8.5	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	-18.6	3.5	-12.8	1,371.2	0.2	0.8	1.2	-14.7	9.0	1.7	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	2.3	2.0	4.6	-14.8	5.1	2.8	-3.3	4.0	7.5	3.7	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	2.3	2.0	4.7	4.1	5.1	2.8	-3.3	4.0	7.5	3.7	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	2.4	3.9	5.9	6.4	5.7	3.2	-7.3	3.4	7.4	3.1	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2562 สศช.

ตารางแนบ 4: มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2557 – 2566e

โดยคณะทำงานต้นทูลงโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 4: Thailand's Economics Value Added from Logistics activities from 2014-2023e
by Logistics Development Strategy Division NESDC

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563r	2564r	2565p	2566e	Economic Value Added
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020r	2021r	2022p	2023e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	36.1	31.4	52.5	48.3	52.1	46.8	40.5	46.4	39.9	35.9	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	0.6	0.4	0.8	0.8	1.2	1.0	1.0	0.6	1.1	1.3	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	119.0	135.9	139.4	146.6	149.0	152.9	142.7	144.8	151.0	158.0	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	98.9	105.5	107.8	111.3	115.7	115.4	109.2	111.8	126.5	125.5	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	28.7	30.2	35.9	39.9	43.0	39.8	15.5	14.9	23.6	27.8	Air
บริการเกี่ยวกับการขนส่ง	55.6	56.6	59.2	64.8	74.9	84.4	86.7	102.9	104.9	104.6	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	14.8	15.7	19.7	24.9	30.5	37.2	47.2	69.0	69.9	93.3	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	8.8	9.1	8.4	8.5	8.5	8.6	8.7	7.4	8.1	8.8	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	362.5	384.8	423.7	445.1	474.9	486.1	451.3	497.8	525.1	555.2	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,373.3	16,889.2	15,649.6	16,187.2	17,382.5	17,925.1	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ตารางแนบ 5: อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2557 – 2566e

โดย คณะทำงานต้นทูลโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 5: Trends of Economics Value Added from Logistics Activities between 2014-2023e
by Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563r	2564r	2565p	2566e	Economic Value Added
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020r	2021r	2022p	2023e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	42.0	-13.0	67.2	-8.1	7.9	-10.2	-13.5	14.7	-14.1	-10.0	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	131.5	-30.5	97.2	9.7	51.1	-18.2	-2.7	-39.2	93.4	15.3	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	0.8	14.2	2.6	0.7	1.6	2.6	-6.7	1.5	4.3	4.6	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	1.4	6.7	2.2	3.2	4.0	-0.3	-5.4	2.4	13.1	-0.8	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	-1.2	4.9	18.9	11.3	7.7	-7.4	-61.1	-3.6	58.4	17.6	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	12.2	1.8	4.6	9.4	15.6	12.8	2.7	18.7	1.9	-0.3	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	8.5	6.2	25.2	26.7	22.3	22.0	26.8	46.2	1.4	33.4	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	-18.9	3.6	-7.6	1.0	0.3	0.4	1.3	-15.2	10.4	9.0	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	5.3	6.1	10.1	3.5	6.7	2.4	-7.1	10.3	5.5	5.7	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	2.4	3.9	5.9	6.4	5.7	3.2	-7.3	3.4	7.4	3.1	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ



คณะทำงาน ต้นทูลโลจิสติกส์

กองบัญชาประชาชนชาติ

กองงบลทูลรัฐวิสาหกิจ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Office of the National Economic and

Social Development Council (NESDC)

MORE INFORMATION

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

Tel 0 2280 4085 ext. 5710, 5715, 5723, 5729

E-mail : logistic@nesdc.go.th

Website : bit.ly/LogisticsReport_2566