



การปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย แถลงต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2553 และทิศทางปี 2554

โดย

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ

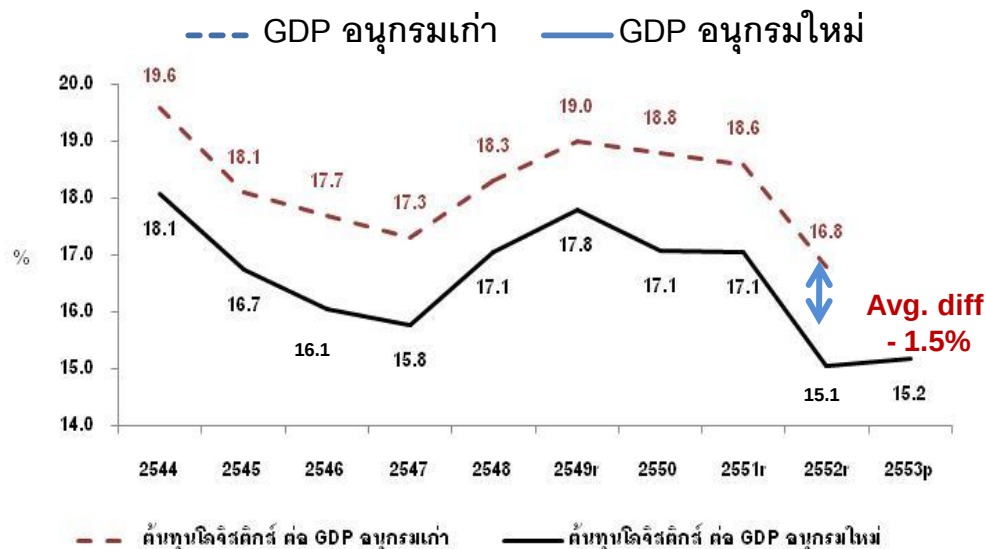
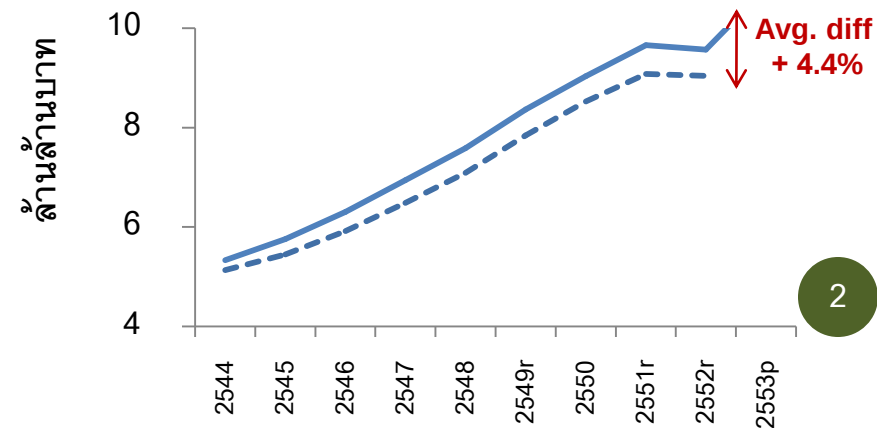
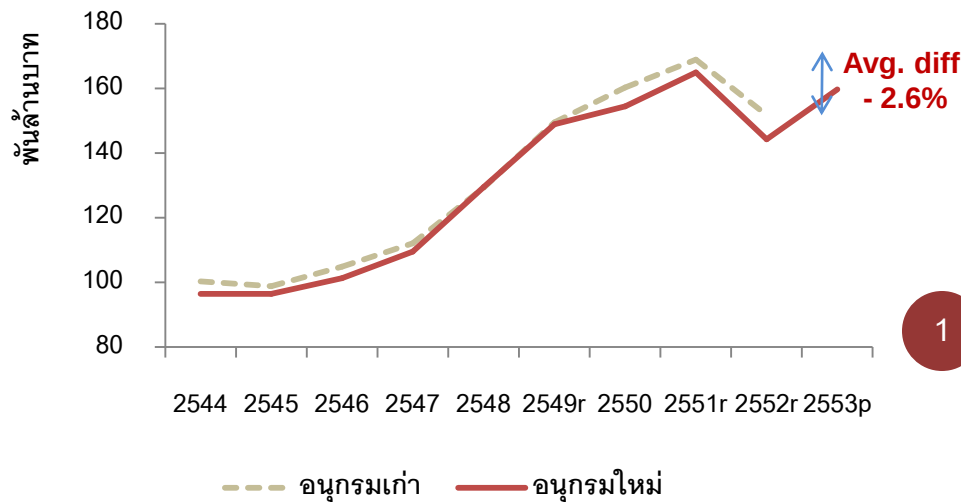
เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ณ ห้องประชุมราชดำเนิน โรงแรมรอยัลปริ้นเซส หลานหลวง

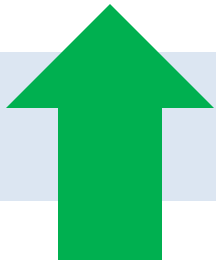
30 มีนาคม 2555

การปรับปรุงต้นทุนโลจิสติกส์ และ ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)

ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP अनुक्रमใหม่ มีค่าลดลงจากอนุกรมเก่าโดยเฉลี่ย
ประมาณร้อยละ 1.5 แต่มีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

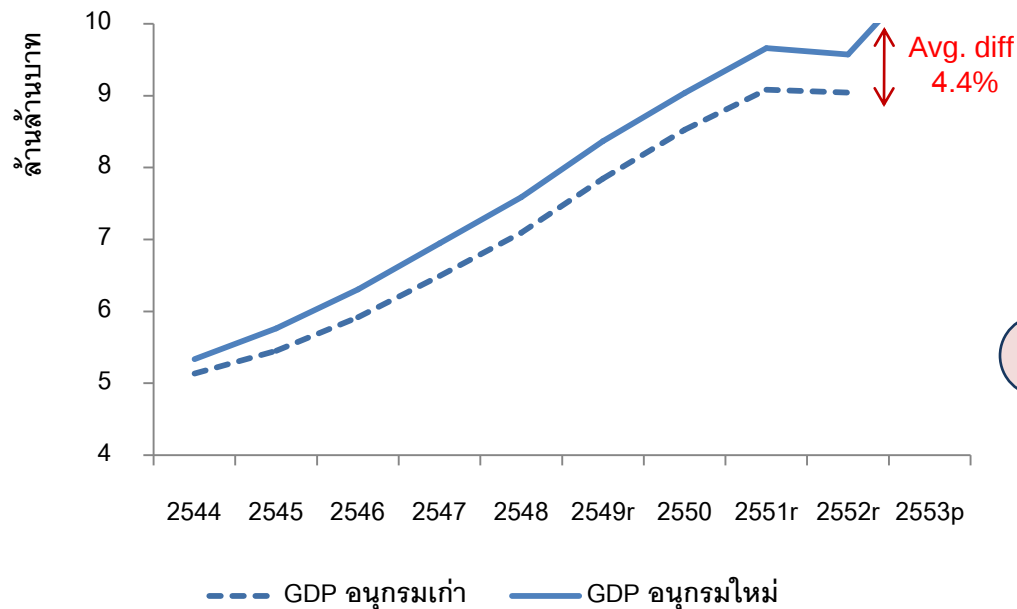


การปรับปรุงการจัดทำผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศของประเทศ (GDP)



ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ของประเทศไทยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากข้อมูลชุดเดิม โดยเฉลี่ยประมาณ 237.0 พันล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 4.4

เปรียบเทียบ Nominal GDP ระหว่างอนุกรมเก่าและใหม่



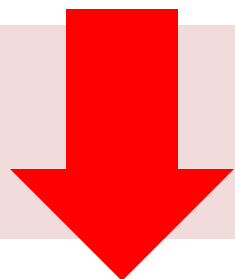
1

ปรับปรุงเพิ่มเติมธุรกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ ที่ยังไม่ได้นับรวมไว้ในข้อมูลชุดเดิม โดยเฉพาะในสาขาบริการ เช่น บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าและบริการสนับสนุนทางธุรกิจ (Real Estate, Renting and Business Activities) และ ตัวกลางทางการเงิน (Financial Intermediation) เป็นต้น

2

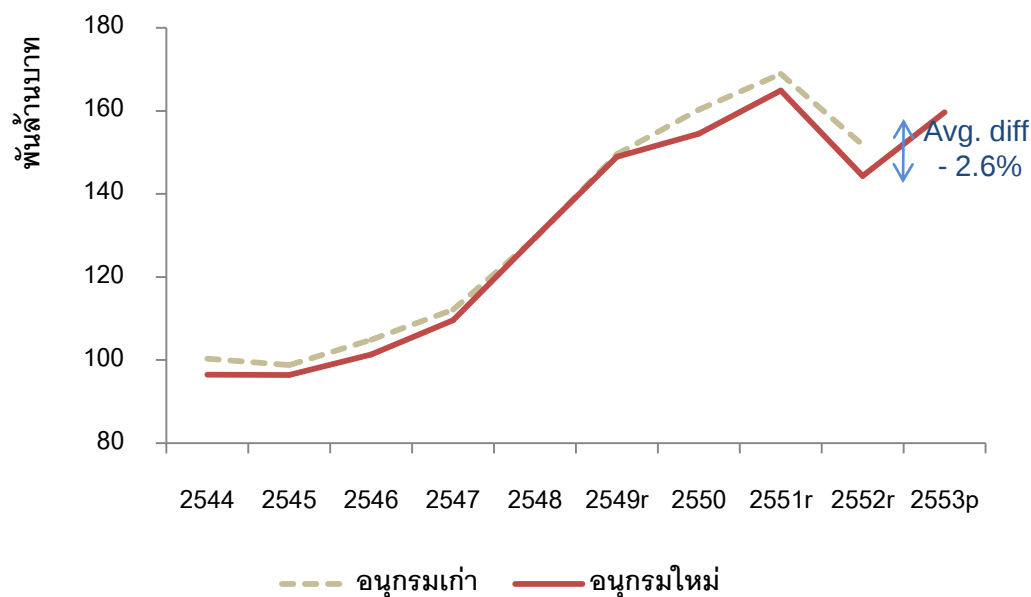
ปรับปรุงตามแนวคิดของระบบบัญชีประชาชาติสากลล่าสุด โดยปรับเปลี่ยนวิธีการวัดมูลค่าที่แท้จริง จากแบบปีฐานคงที่ (Fixed weighted Volume Measures) ที่อ้างอิงราคา ปี พ.ศ. 2531 เป็นปีฐาน เป็นการวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (Chain Volume Measures: CVMs) โดยใช้ ปี พ.ศ. 2545 เป็นปีอ้างอิง เนื่องจากเป็นวิธีการที่ให้ผลของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่สามารถสะท้อนข้อเท็จจริงได้ดีกว่าแบบปีฐานคงที่

การปรับปรุงการคำนวณมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์



มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่าลดลงจากข้อมูลชุดเดิม
โดยเฉลี่ยประมาณ 33.3 พันล้านบาทต่อปี ในช่วง พ.ศ. 2544 – 2552
หรือลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 2.6 ต่อปี

เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ ระหว่างอนุกรมเก่าและใหม่



การปรับปรุงการคำนวณมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

อนุกรมเดิม

อนุกรมใหม่

1

การขนส่งสินค้าทางถนน โดยรถบรรทุก (Private Truck) มีมูลค่าลดลงจากอนุกรมเดิม

รายได้รวมของการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกใช้ค่าที่ได้จากการศึกษาในอดีต (Benchmark) คุณอัตรการขยายตัวของรายได้ผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ชำระภาษีในแต่ละปี จากกรมสรรพากร

รายได้รวมคำนวณจากราคาและปริมาณ โดยข้อมูลราคาได้จาก ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน จากกระทรวงพาณิชย์ และปริมาณได้จากปริมาณขนส่งสินค้าทางถนน (ตัน/กม.) จากกรมการขนส่งทางบก

2

การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศขาเข้า (Inbound Private Oversea) มีมูลค่าลดลงจากอนุกรมเดิม

ใช้ข้อมูลค่าระวางสินค้าส่งออก ที่รวมการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ จากดุลการชำระเงินของธนาคารแห่งประเทศไทยมาคำนวณ

ใช้ข้อมูลจากแหล่งเดิม แต่ได้หักมูลค่าค่าระวางสินค้าส่งออกทางอากาศ เนื่องจากได้คำนวณไว้แล้วในรายการขนส่งทางอากาศ เพื่อไม่ให้เป็นการนับซ้ำ

3

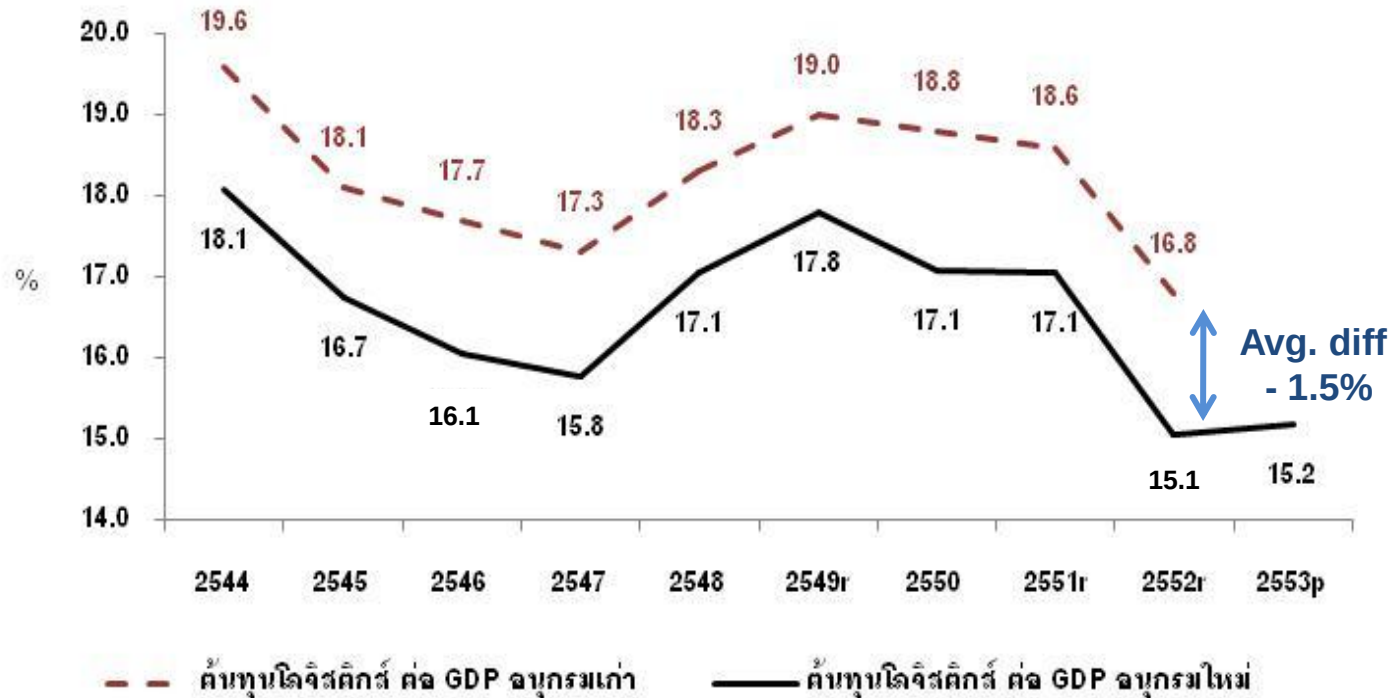
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง มีมูลค่าลดลงจากอนุกรมเดิม

รายได้รวม คำนวณจากค่าเฉลี่ยรายได้ต่อรายกับจำนวนผู้ประกอบการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง จากกระทรวงพาณิชย์

รายได้รวมของผู้ประกอบการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งใช้ข้อมูลจากกรมสรรพากร

ผลจากการปรับปรุงการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP

$$\begin{array}{c} \text{1} \\ \text{2} \end{array} \begin{array}{c} \text{Log Cost} \\ \text{GDP} \end{array} = \text{Log Cost to GDP}$$



การปรับตัวของภาคธุรกิจในการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

1

การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อ
บริหารจัดการขนส่ง



ระบบระบุเอกลักษณ์ของวัตถุ ระบบสำรวจหาตำแหน่ง
ด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (RFID) ด้วยดาวเทียม (GPS)

3

การยกระดับศักยภาพของ
พนักงานขับรถบรรทุก



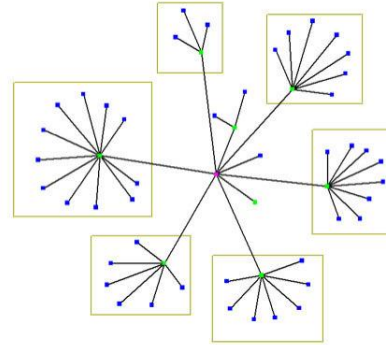
ภาพจาก SCG Logistics



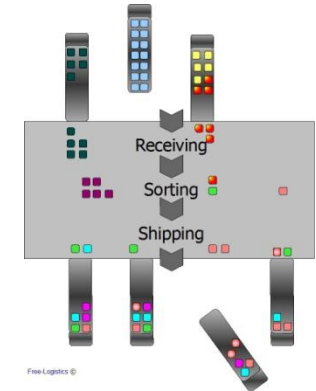
2

การประยุกต์ใช้แนวคิดการจัดส่งสินค้า

Hub & Spoke



Cross Docking



4

ต้นทุนเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

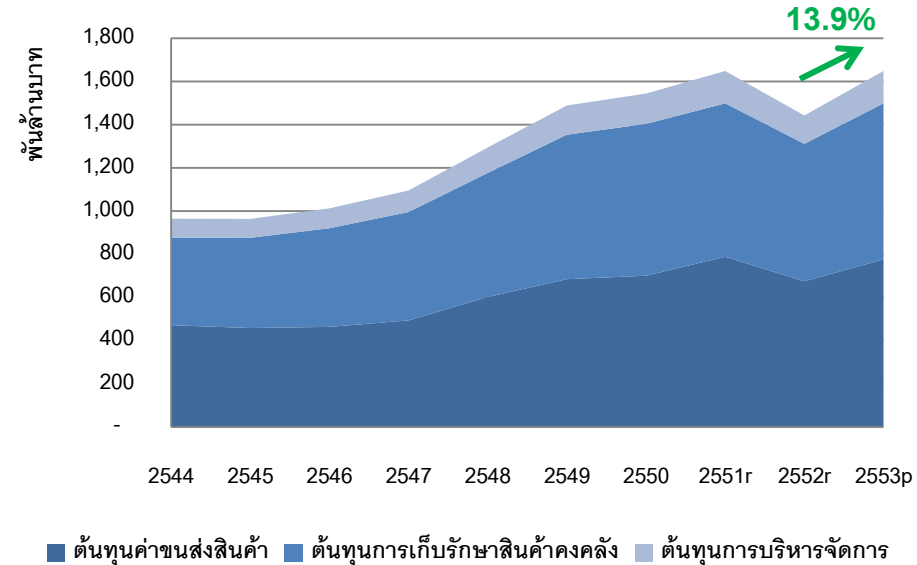
ระบบ Vendor Management Inventory หรือ VMI

เพื่อพยากรณ์ความต้องการใช้ตลอดอะลูมิเนียม
ต่อวันต่อสัปดาห์ให้ซัพพลายเออร์ทราบล่วงหน้า
ในการจัดส่งสินค้าในปริมาณที่เพียงพอและทันเวลา

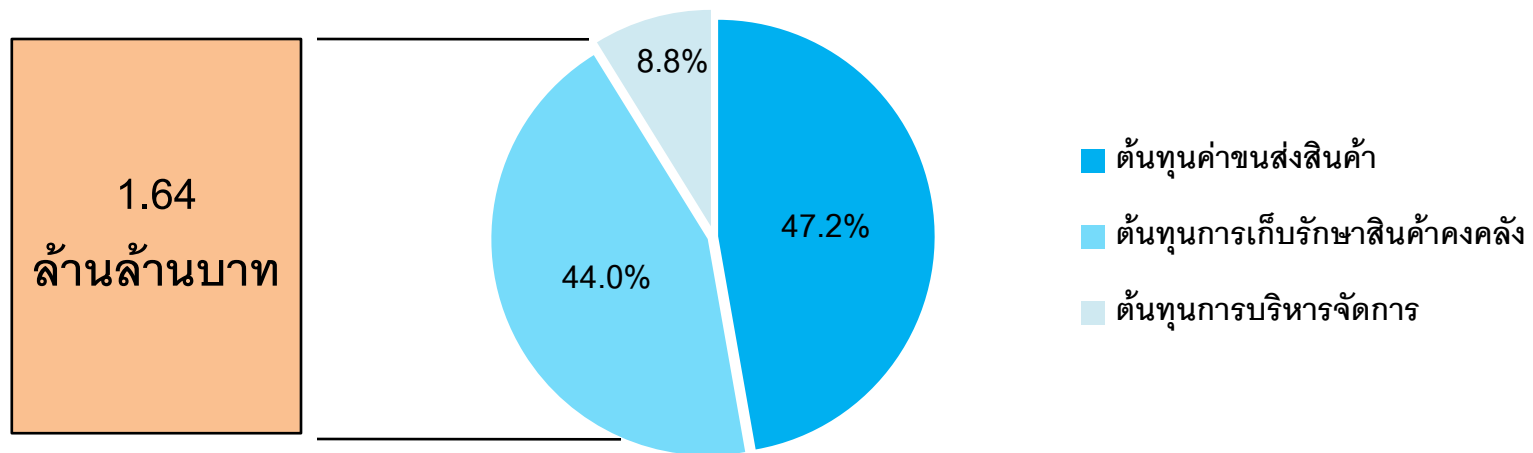


ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553 และองค์ประกอบ

ต้นทุนโลจิสติกส์ (พันล้านบาท)	2552	2553	Growth (%)
ค่าขนส่งสินค้า	675.2	776.4	15.0
การเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	636.5	722.5	13.5
การบริหารจัดการ	131.2	145.1	10.6
รวม	1,443	1,644	13.9

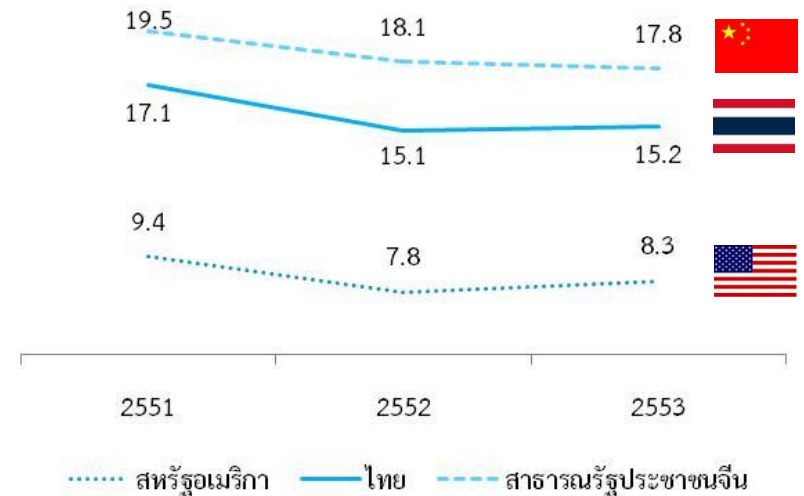


สัดส่วนองค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2553



เปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

ประเทศสหรัฐอเมริกามีต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าประเทศไทย แต่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ในขณะที่สาธารณรัฐประชาชนจีนมีต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP สูงกว่า และมีแนวโน้มลดลงสวนทางกับประเทศอื่น



ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของจีนอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากความเหลื่อมล้ำของคุณภาพและความเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งระหว่างมณฑลชายฝั่งทะเลตะวันออกและฝั่งตะวันตก

เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

ถึงแม้ประเทศจีนจะมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP สูงกว่าไทย แต่จีนสามารถใช้ประโยชน์
จากรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เปรียบเทียบระยะทางของแต่ละรูปแบบการขนส่งของสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย

รูปแบบการขนส่ง	สาธารณรัฐประชาชนจีน		ไทย	
	ระยะทาง (พันกิโลเมตร)	สัดส่วน (%)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	สัดส่วน (%)
ถนน	3,730.2	94.9%	102,724	94.3%
ราง	79.7	2.0%	4,429	4.1%
ทางน้ำภายในประเทศ	122.8	3.1%	1,750	1.6%
รวม	3,932.7	100.0	108,903	100.0

เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีนและไทย

หน่วย: ล้านตัน

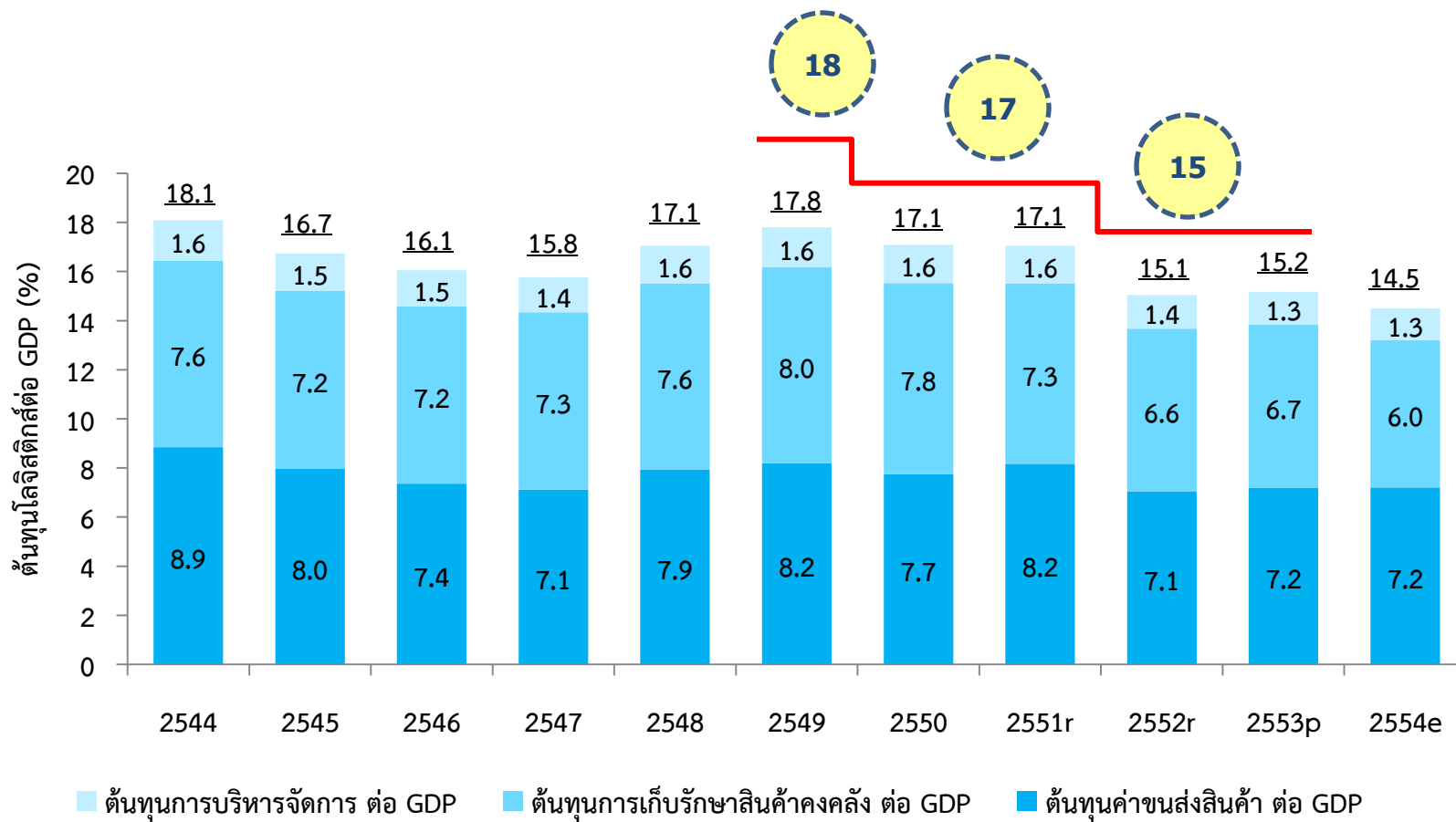
รูปแบบการขนส่ง	สาธารณรัฐประชาชนจีน		ไทย	
	ปริมาณ	สัดส่วน (%)	ปริมาณ	สัดส่วน (%)
ทางถนน	19,167.6	75.4	419.3	82.6
ทางราง	3,303.5	13.0	11.4	2.2
ทางน้ำ	2,945.1	11.6	77.1	15.2
ทางอากาศ	4.1	0.02	0.11	0.02
รวม	25,420.3	100.0	507.9	100.0

หมายเหตุ ข้อมูลของสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นข้อมูล พ.ศ. 2551 ในขณะที่ประเทศไทยเป็นข้อมูล พ.ศ. 2553
ที่มา National Bureau of Statistics, China และกระทรวงคมนาคม

ระบบโครงสร้างพื้นฐานของไทย
และจีน มีสัดส่วนระบบรางร้อยละ
4.1 และร้อยละ 2.0 ตามลำดับ แต่
จีนสามารถใช้ระบบรางในการขนส่ง
สินค้าสูงถึงร้อยละ 13.0 ต่างจาก
ประเทศไทยที่มีปริมาณสินค้าขนส่งทาง
รางเพียงร้อยละ 2.2 ของปริมาณการ
ขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด



แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา



ที่มา สศช.

ทิศทางต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมปี 2554



ในปี 2554 ตัวเลขคาดการณ์ของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.5 โดยมีสาเหตุสำคัญมาจากอุทกภัยในช่วงไตรมาสที่ 3-4 ของปี 2554



ผลกระทบของอุทกภัย

- แหล่งการผลิตสินค้าต้นน้ำ (Upstream Industry) ได้รับความเสียหายอย่างรุนแรง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- คลังสินค้าและสินค้าคงคลังในพื้นที่อุทกภัยได้รับความเสียหายทันที
- การหยุดชะงักของกระบวนการส่งผ่านสินค้าไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องและผู้บริโภค (Supply Chain Disruption) จึงส่งผลให้ในท้ายที่สุดอุตสาหกรรมกลางน้ำและปลายน้ำขาดแคลนสินค้าวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิต

ระบบข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทย

หน่วยงานรับผิดชอบข้อมูล

National

1. ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP
2. มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Sectors

1. ต้นทุนโลจิสติกส์ / ยอดขายของอุตสาหกรรม
2. Other Industry Specific Indicators

กระทรวงอุตสาหกรรม

Commodity Flow Survey

สำนักงานสถิติแห่งชาติ

Other Industry & Business Surveys

กระทรวงพาณิชย์

Infrastructure / Trade Facilitation / HR

กระทรวงคมนาคม

Firms

- Logistics data at firm level
 - คู่มือแบบประเมินประสิทธิภาพโดย Logistics Scorecard
 - คู่มือแบบสอบถามการวินิจฉัยความสามารถด้านการจัดการโลจิสติกส์

“ รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ประจำปี 2554 ”

ขอบคุณครับ

