



# ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553

---

โดย

นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ

รองเลขาธิการคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

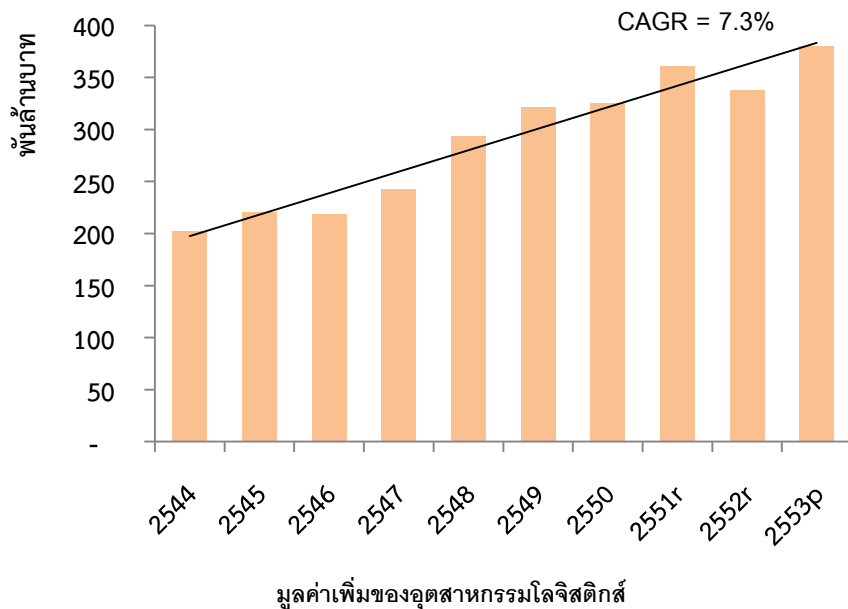
ณ ห้องประชุมราชดำเนิน โรงแรมรอยัลปริ้นเซส หลานหลวง

30 มีนาคม 2555

# ภาพรวมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในระดับมหภาค

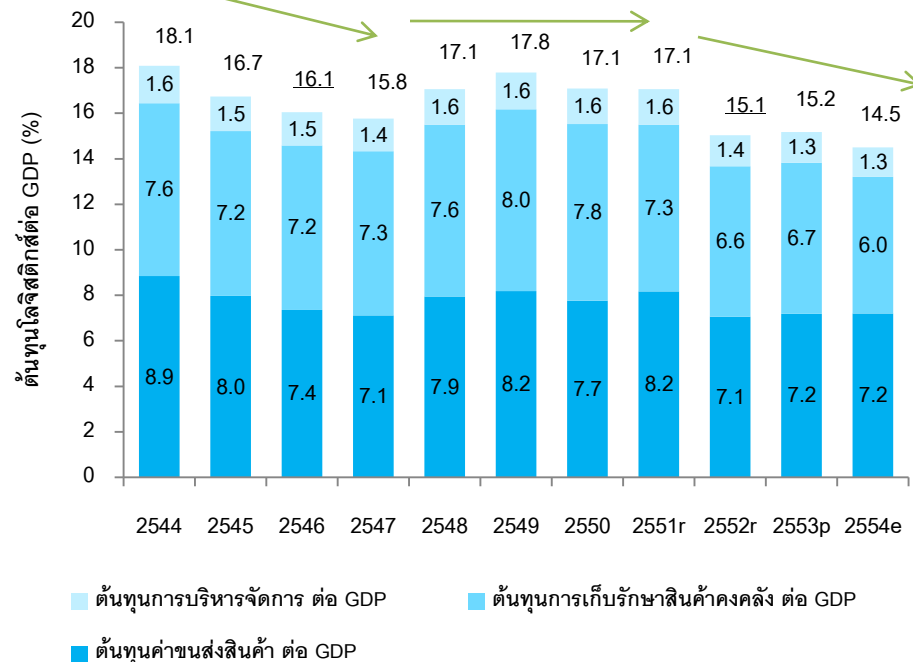
➢ แนวโน้มระยะยาวแสดงให้เห็นพัฒนาการที่ดีขึ้นของภาพรวมการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศ

## 1 ศักยภาพของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ภายในประเทศ



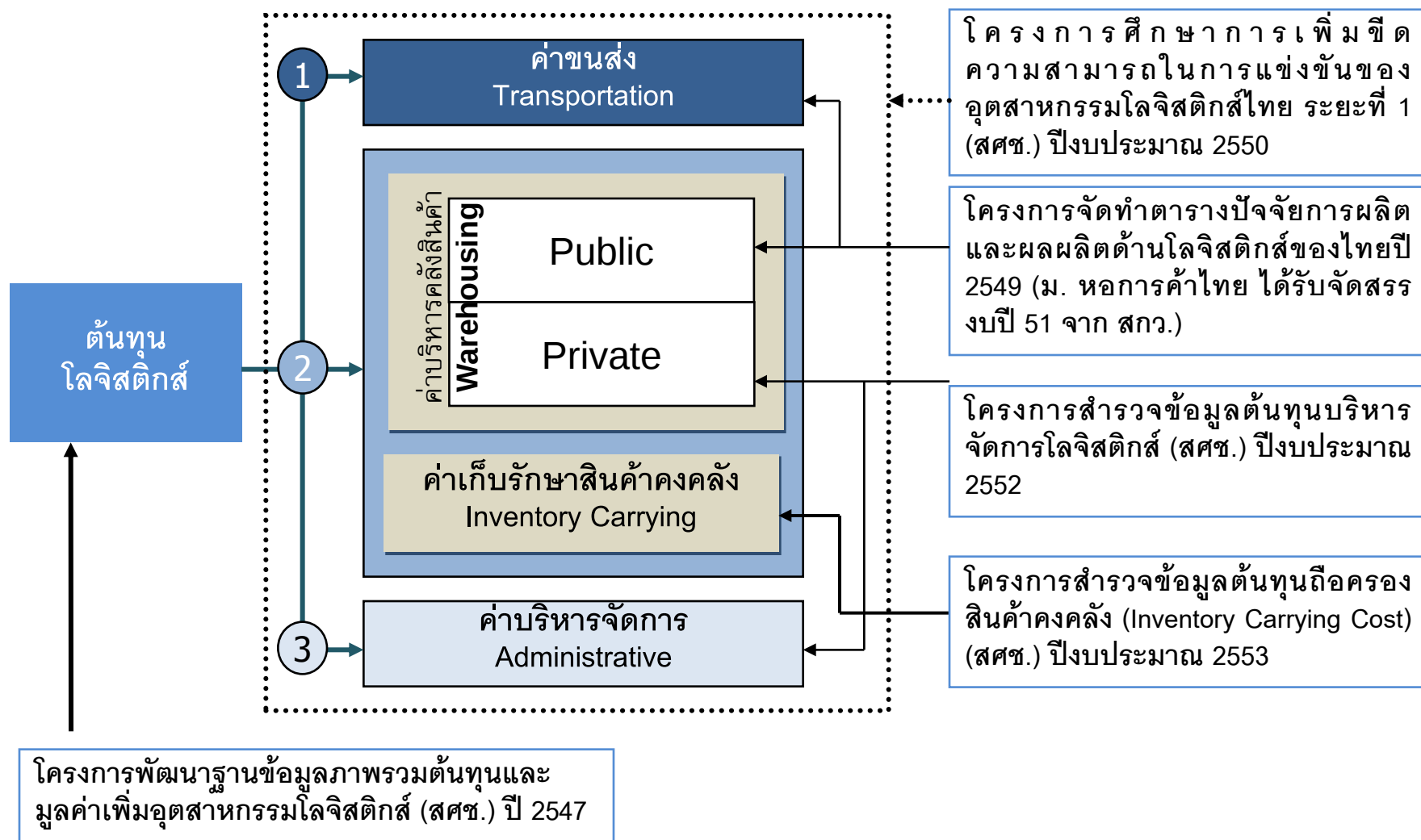
- ธุรกิจให้บริการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ เฉลี่ยประมาณ 3.0 - 3.8 แสนล้านบาทต่อปี คิดเป็นประมาณ ร้อยละ 3.0 ของ GDP
- ก่อให้เกิดการจ้างงานประมาณ 3.5 ล้านตำแหน่ง

## 2 ประสิทธิภาพด้านต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย

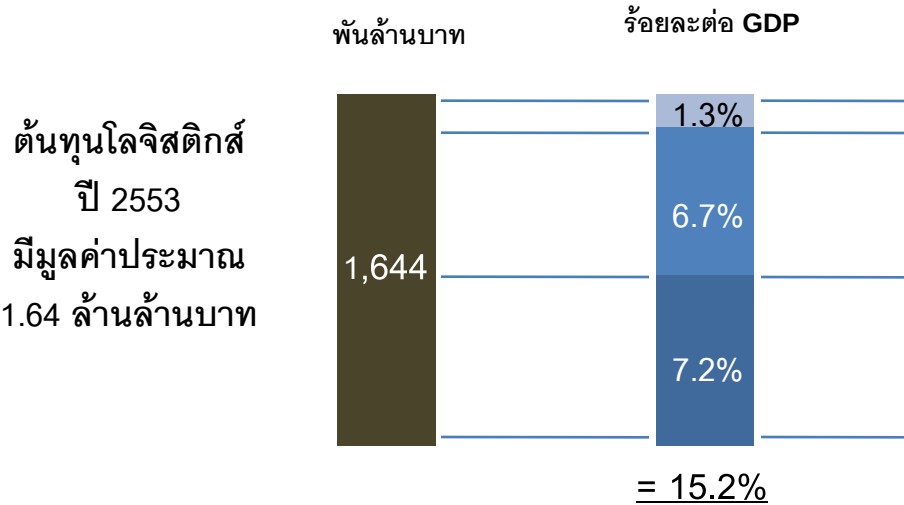


- ภาคธุรกิจไทยมีความเข้าใจและให้ความสำคัญต่อการบริหารสินค้าคงคลังของตนเองให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- ด้านการขนส่งสามารถลดต้นทุนได้ระดับหนึ่ง แต่ยังคงอาศัยการปรับโครงสร้างรูปแบบการขนส่งของประเทศ เพื่อให้สามารถลดต้นทุนได้อย่างมีนัยสำคัญ

# สถานภาพการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

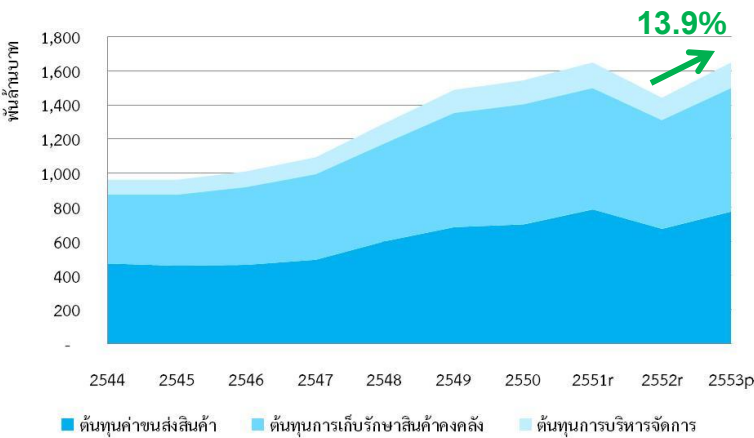


# ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553 (Logistics Cost Overview)



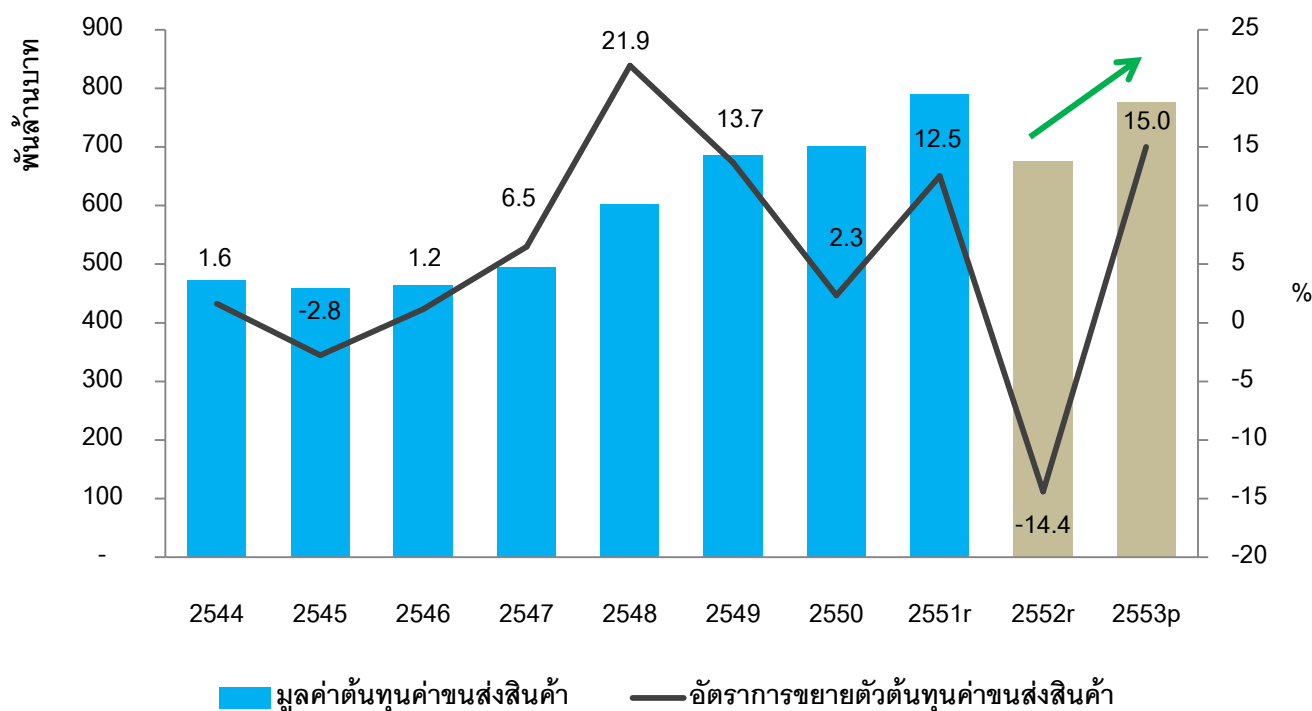
| ต้นทุนโลจิสติกส์ (พันล้านบาท) | 2552  | 2553  | Growth (%) |
|-------------------------------|-------|-------|------------|
| การบริหารจัดการ               | 131.2 | 145.1 | 10.6       |
| การเก็บรักษาสินค้าคงคลัง      | 636.5 | 722.5 | 13.5       |
| ค่าขนส่งสินค้า                | 675.2 | 776.4 |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

แนวโน้มการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ไทยในปี 2553 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13.9 เมื่อเทียบกับมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2552 ในขณะที่ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เพิ่มจากร้อยละ 15.1 เป็น 15.2 ในปี 2553



# 1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (Transportation Cost)

ในปี 2553 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีมูลค่า 776.4 พันล้านบาท  
ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 15.0 ต่อปี โดยมีสาเหตุสำคัญจากปัจจัยหลัก 3 ประการ

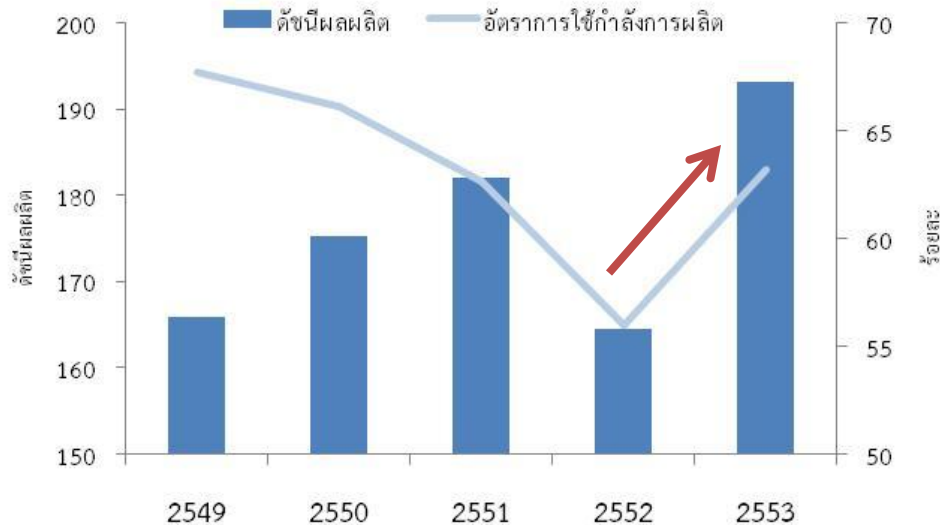


# 1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (Transportation Cost)



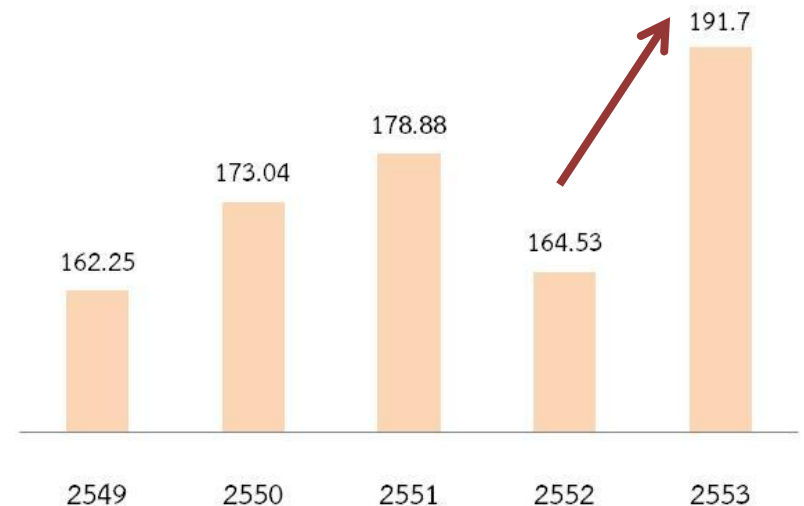
กิจกรรมการขนส่งสินค้าภายในเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ (การบริโภคและการลงทุน) และภาคการส่งออก ซึ่งมีการขยายตัวร้อยละ 6.4 และ 28.5 ต่อปี ตามลำดับ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การผลิตในภาคอุตสาหกรรมกลับมาเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อเนื่องให้กิจกรรมการขนส่งสินค้าภายในระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

ดัชนีผลผลิต (MPI) และอัตราการใช้กำลังการผลิต  
ในปี 2553 เพิ่มขึ้นจากปี 2552



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ดัชนีการส่งสินค้า (Shipment Index) ในปี 2553  
เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 16.5



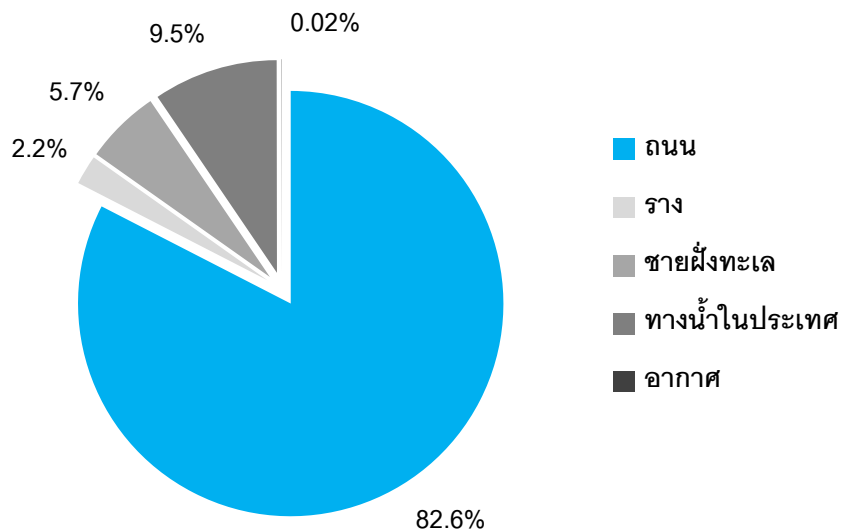
ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

# 1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (Transportation Cost)



การพึ่งพารูปแบบการขนส่งที่ใช้พลังงานสูง เนื่องจากข้อจำกัดของการพัฒนารูปแบบการขนส่งทางเลือกอื่นๆ อาทิ ระบบรางและบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงบริการเรือชายฝั่งที่หน่วยงานรัฐไม่สามารถผลักดันให้เห็นผลเป็นรูปธรรมมากนักในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา

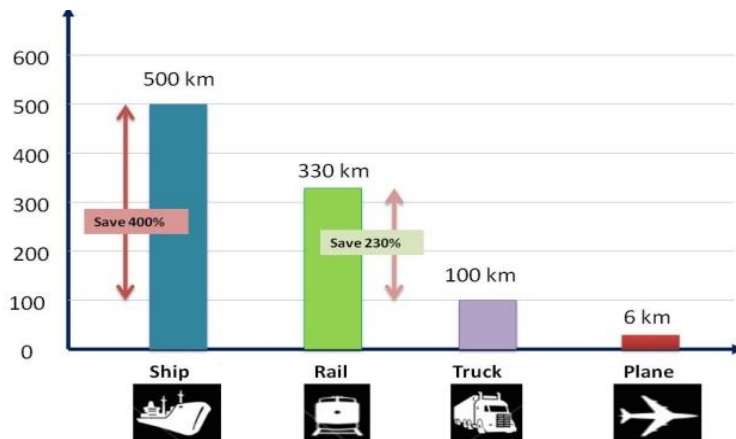
โครงสร้างการขนส่งหลักของประเทศยังพึ่งพาทางถนนอยู่ในสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 82.6 ของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด



ที่มา กระทรวงคมนาคม

การขนส่งทางถนนถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้ต้นทุนพลังงานสูงกว่าการขนส่งทางน้ำและทางรางถึง 5 และ 3.3 เท่า ตามลำดับ

Transport distance per mode with equal fuel consumption



ที่มา ธนาคารโลก

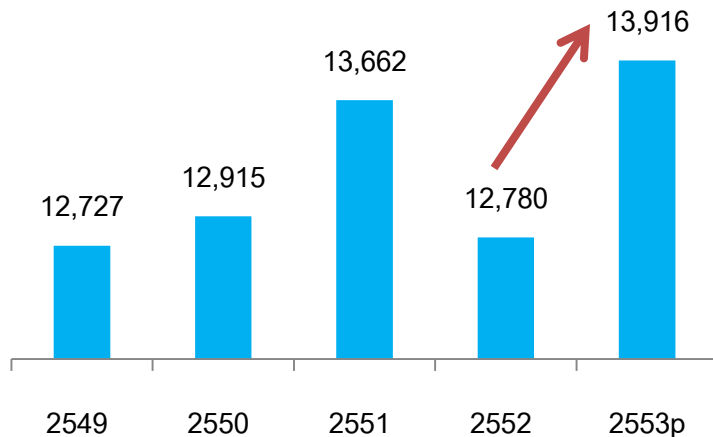
# 1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (Transportation Cost)



ราคาปัจจัยการผลิตสูงขึ้น จากการที่การขนส่งสินค้าของประเทศไทย พึ่งพาการขนส่งทางถนนซึ่งยังใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงหลัก เมื่อราคาน้ำมันในตลาดโลกขยับตัวสูงขึ้น ต้นทุนค่าขนส่งของประเทศจึงต้องปรับตัวสูงขึ้นด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นอกจากนี้ ค่าจ้างแรงงานในสาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และคมนาคมที่เพิ่มขึ้นในปี 2553 ยังเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

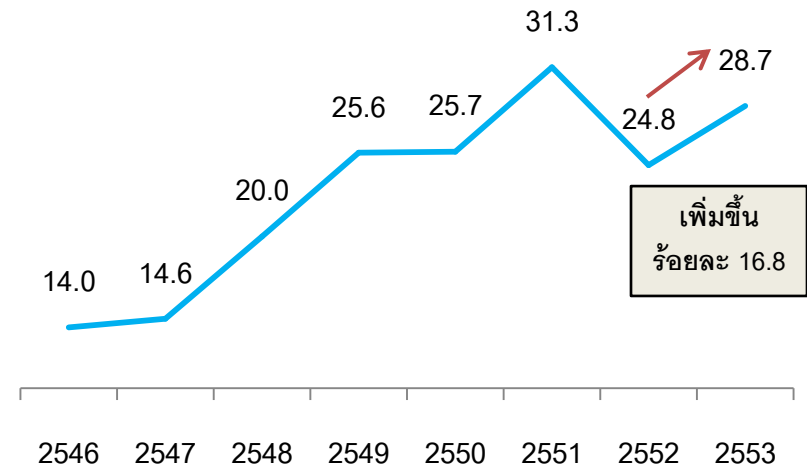
ต้นทุนราคาน้ำมัน ค่าบำรุงรักษา ค่าจ้างแรงงาน รวมกันมากกว่าร้อยละ 70 ของต้นทุนทั้งหมดในธุรกิจขนส่ง

ค่าจ้างแรงงานในสาขาการขนส่ง  
สถานที่เก็บสินค้า และคมนาคม



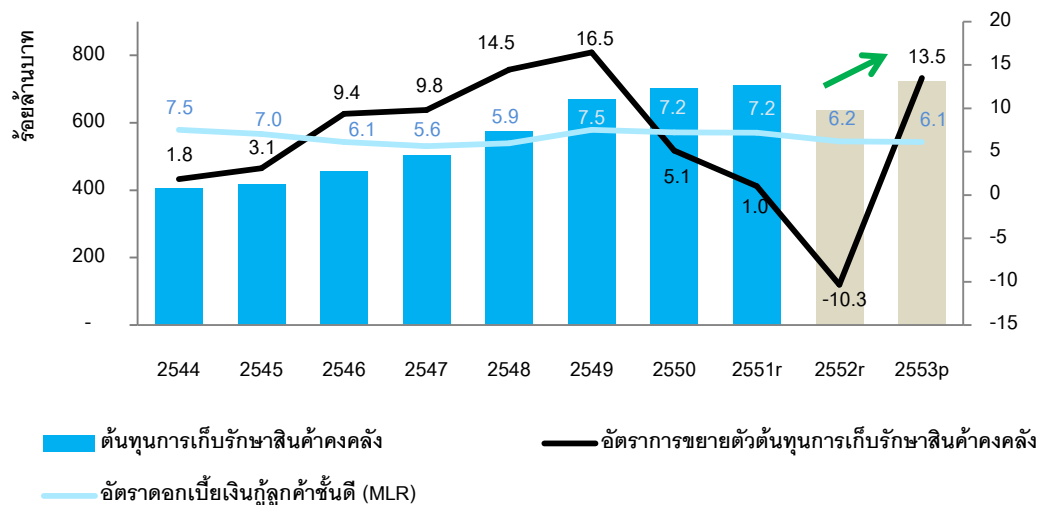
ที่มา สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล (บาท/ลิตร)



ที่มา สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

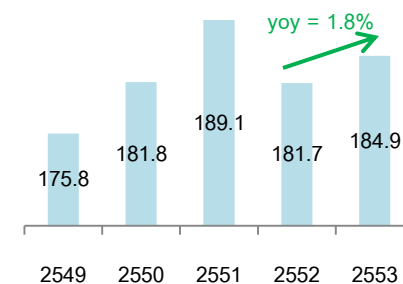
## 2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Holding Cost)



ในปี 2553 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 722.5 พันล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 13.5 ต่อปี โดยมีสาเหตุจากปัจจัยร่วม 3 ประการที่ส่งผลต่อการเคลื่อนไหวของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังให้เพิ่มสูงขึ้น แต่สูงไม่เท่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ดังนี้

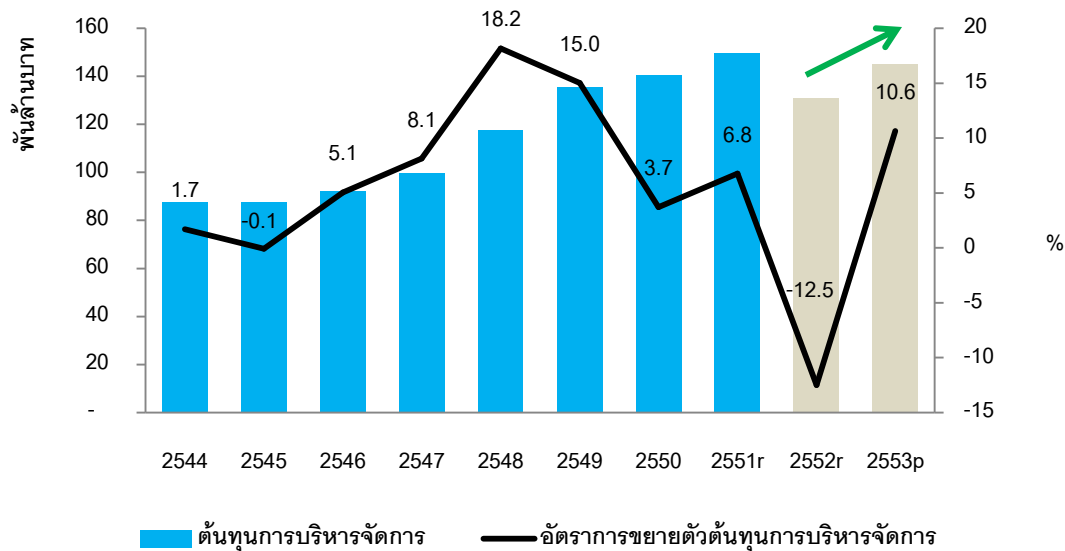
- **มูลค่าผลผลิตขยายตัวอย่างรวดเร็ว** เนื่องจากปริมาณการส่งออกมีสัญญาณฟื้นตัวอย่างชัดเจนในปี 2553 โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 28.5 จากปี 2552 ส่งผลให้ผู้ประกอบการเพิ่มกำลังการผลิตสินค้าทั้งเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดและเพื่อชดเชยสินค้าคงคลังที่ได้ระบายออกไปจนหมดในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอย
- **อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) ค่อนข้างคงที่** เนื่องจากนโยบายการเงินของ กนง. เน้นการสร้างสมดุลในระบบเศรษฐกิจ หลังมีแรงกดดันด้านเงินเฟ้อสูงขึ้นในครึ่งปีหลัง
- **การใช้เทคโนโลยีการบริหารสินค้าคงคลัง** เป็นการปรับตัวของผู้ประกอบการเพื่อความอยู่รอดทางธุรกิจจากวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจปี 2552 ยกตัวอย่างเช่น บริษัทพีแอนด์จี ทำระบบ Vendor Management Inventory หรือ VMI เพื่อพยากรณ์ความต้องการใช้หลอดอะลูมิเนียมต่อวันต่อสัปดาห์ให้ซัพพลายเออร์ทราบล่วงหน้าในการจัดส่งสินค้าในปริมาณที่เพียงพอและทันเวลา

ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังเพิ่มขึ้น แต่ไม่สูงมากนัก



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

### 3. ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Administration Cost)

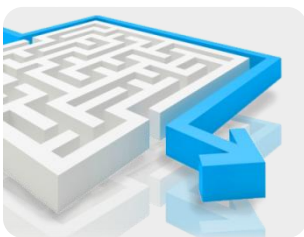


ในปี 2553 ต้นทุนการบริหารจัดการ  
ด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 145.1  
พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.6 ต่อปี  
ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการ  
ขยายตัวของต้นทุนการขนส่งสินค้า  
และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

# ข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไป



การเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนาดเล็ก (SMEs) และภาคเกษตร โดยเฉพาะการบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังการเก็บเกี่ยว (Post-harvest Management) และการพัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cool Chain System)



การลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการงาน (Simplified Process) รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติภายในของหน่วยงานรัฐ ที่ยังไม่เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการออกใบรับรองใบอนุญาต และการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างแท้จริง (Paperless)



การพัฒนาคุณภาพและศักยภาพของบุคลากรโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในระดับปฏิบัติการและระดับบริหารชั้นกลางของสถานประกอบการ ในภาคการผลิต การค้าและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

# ขอบคุณครับ

