



รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2559

THAILAND'S LOGISTICS REPORT 2016

บทสรุปผู้บริหาร



I. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

II. การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

III. โลจิสติกส์ภาคการค้าและบริการ

I. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ในปี 2558 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,912.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากปี 2557 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ลดลงจากร้อยละ 14.2 ต่อ GDP ในปี 2557 โดยสัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ยังคงที่ร้อยละ 7.5 ต่อ GDP จากการเติบโตแบบชะลอตัวของมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้า เนื่องจากผู้ประกอบการยังนิยมใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังลดลงอยู่ที่ร้อยละ 5.2 ต่อ GDP
- โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2558 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดคือ มีสัดส่วนร้อยละ 53.5 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.0 ในปี 2557 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 37.4 ลดจากร้อยละ 37.9 ในปี 2557 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 9.1
- องค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2558 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,024.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 จากปี 2557 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 714.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 จากปี 2557 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.2 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 173.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 ต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 1.3 ต่อ GDP
- แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2559 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.9 โดยคาดว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 7.5 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 5.1 และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนร้อยละ 1.3

II. การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

- ปีงบประมาณ 2560 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้ลงพื้นที่เพื่อสำรวจและประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ 3 ชนิดภายใต้ระบบส่งเสริมเกษตรแบบแปลงใหญ่ ได้แก่ 1) พืชผัก จ. กำแพงเพชร 2) ปลายุน จ. เชียงราย และ 3) ข้าวหอมมะลิ จ. อุดรธานี โดยใช้โปรแกรมการจัดการฐานข้อมูลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร (ALPI) เป็นเครื่องมือ ครอบคลุมใน 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือ โดยพบว่าสถาบันเกษตรกรมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของสินค้าสูงกว่าเกษตรกรรายอื่นมีนัยสำคัญเนื่องจากเป็นผู้รับภาระต้นทุนค่าขนส่งค่าเก็บรักษาปัจจัยการผลิตและผลผลิต และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรใช้ระยะเวลาในการขนส่งผลผลิตเฉลี่ยไม่เกิน 3 ชั่วโมง และสามารถจัดส่งผลผลิตให้ลูกค้าได้ครบตามจำนวนและตรงเวลาดำเนินการมากกว่าร้อยละ 96 โดยมีความสูญเสียของผลผลิตตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงตลาดปลายทางไม่เกินร้อยละ 4

III. โลจิสติกส์ภาคการค้าและบริการ

- ผู้ประกอบการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนนิติบุคคลกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์ มีจำนวน 21,603 ราย คิดเป็นลำดับที่ 6 จากจำนวนผู้ประกอบการในภาคธุรกิจบริการทั้งหมดที่แยกหมวดหมู่ตามหมวดธุรกิจ (TSIC) โดยผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลางมีสัดส่วนถึงร้อยละ 99 แต่สร้างรายได้ประมาณร้อยละ 52 ของรายได้จากผู้ประกอบการทั้งหมด ในภาพรวมธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์มีอัตราการเติบโตของรายได้ธุรกิจเฉลี่ยร้อยละ 7 ในระยะ 5 ปีที่ผ่านมา

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

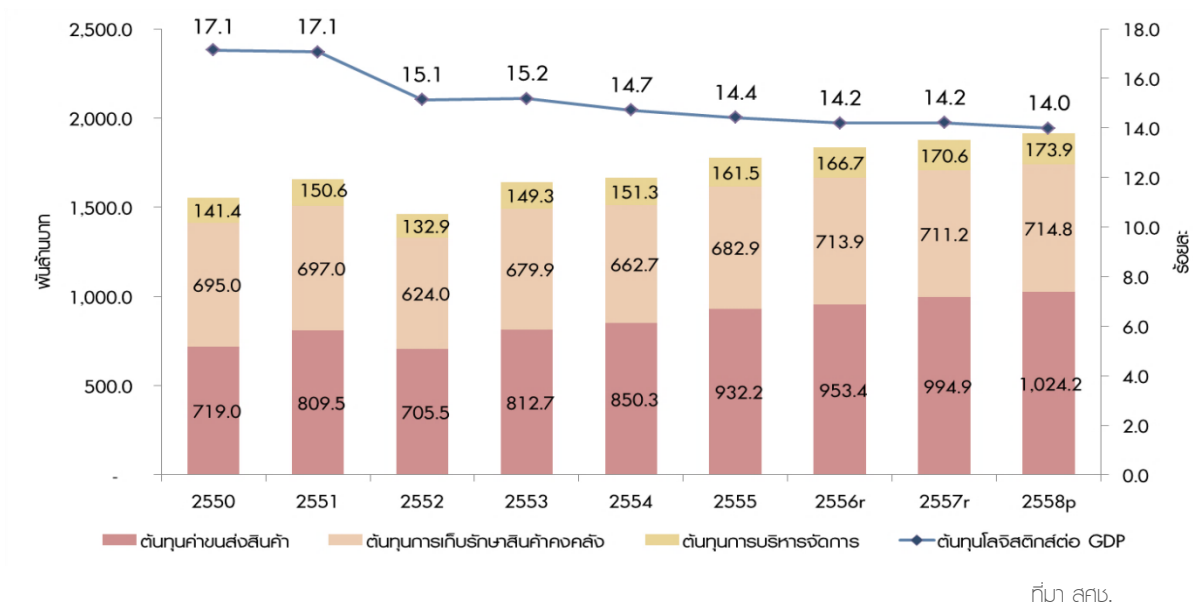
Tel. 0 2280 4085 ext. 6305

Fax. 0 2280 1860

I. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

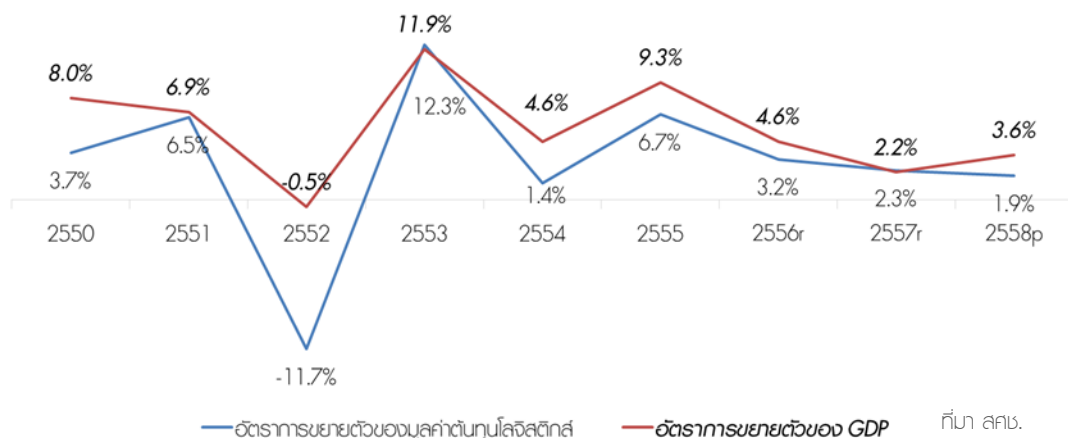
ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์

ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ในปี 2558 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 1,912.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 จากปี 2557 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ซึ่งมีมูลค่า 13,672.9 พันล้านบาท ปรับลดจากร้อยละ 14.2 ในปี 2557 โดยต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2558 ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 1,024.2 พันล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 714.8 พันล้านบาทหรือร้อยละ 5.2 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 173.9 พันล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 ต่อ GDP ทั้งนี้ อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ตั้งแต่ปี 2555-2558 มีแนวโน้มขยายตัวลดลง และอัตราการเติบโตของ GDP ขยายตัวลดลงในช่วงปี 2555-2557 ในขณะที่ปี 2558 มีการปรับตัวดีขึ้นตามการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ

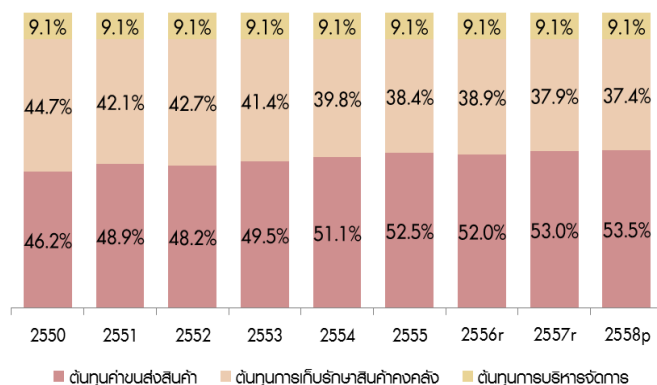
ภาพที่ 2 แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP)



โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

ในปี 2558 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 53.5 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.0 ในปี 2557 รองลงมา คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 37.4 ลดลงจากร้อยละ 37.9 ในปี 2557 ส่วนต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 9.1

ภาพที่ 3 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ในช่วงปี 2550-2558



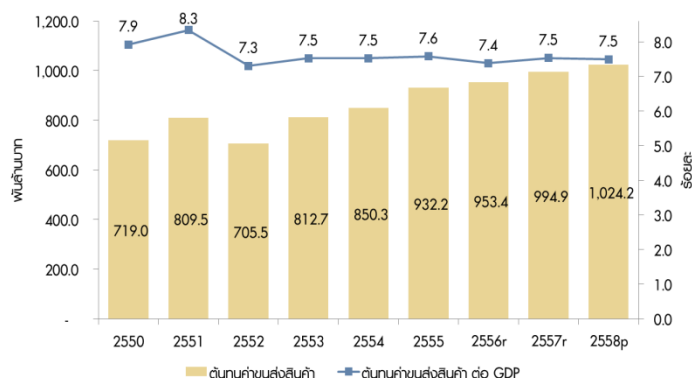
ที่มา สผ.

องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

ในปี 2558 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า มีมูลค่า 1,024.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 994.9 พันล้านบาท ในปี 2557 หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวร้อยละ 2.9 โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีการขยายตัวแบบชะลอตัว เนื่องจากการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งในและระหว่างประเทศ ถึงแม้ว่าราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่ง อาทิราคาน้ำมัน ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ภาพที่ 4 ต้นทุนการขนส่งสินค้า

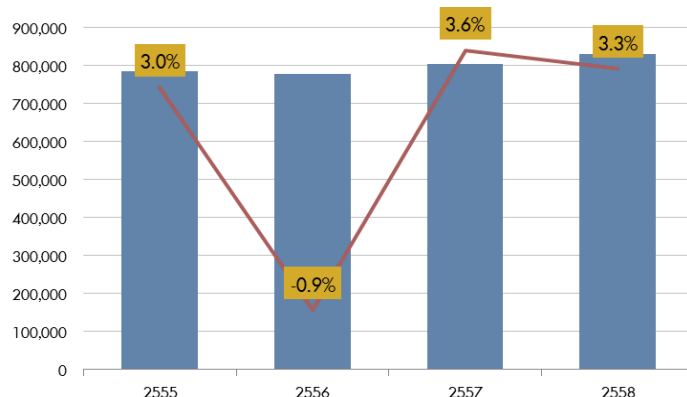


ที่มา สผ.

(1) ปริมาณการขนส่งสินค้า

ปี 2558 การขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ มีปริมาณรวม 831,768 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 805,290 พันตันในปี 2557 หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวร้อยละ 3.3 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 4.2 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้านานาชาติมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.1

ภาพที่ 5 อัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ



ที่มา กระทรวงคมนาคม

(1.1) ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ มีปริมาณ 596,552 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 572,695 พันตันในปี 2557 หรือคิดเป็นร้อยละ 4.2 ซึ่งพบว่าการขยายตัวดังกล่าวเป็นผลมาจากการขยายตัวของ **การขนส่งสินค้าทางถนน** ซึ่งมีปริมาณ 482,358 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 465,200 พันตันในปีก่อนหน้า โดยสินค้าที่มีการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้น ได้แก่ อ้อย ดิน หินทราย และแร่ธาตุ

รองลงมา คือ **การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล** ซึ่งมีปริมาณ 51,872 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 46,673 พันตันจากการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสินค้าเบ็ดเตล็ด

ในขณะที่ **การขนส่งสินค้าทางราง** มีปริมาณ 11,356 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 10,829 พันตัน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรางขยายตัวเพิ่มขึ้นภายหลังโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินทางตามแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2553–2557) ดำเนินการแล้วเสร็จ และมีการจัดหาหัวรถจักรเพิ่มเติมทำให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางรางตามเส้นทางหลักได้

สำหรับ **การขนส่งสินค้าทางอากาศ** มีปริมาณ 59 พันตัน ลดลงจาก 60 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 1.7 โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 1.2 ตั้งแต่ปี 2555

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาสัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พบว่า ปี 2558 การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 80.86 ลดลงจากปี 2557 ที่มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 81.20 โดยปี 2558 ผู้ประกอบการเริ่มปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเลมากขึ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.70 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.15 ในปี 2557 ตามด้วยการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ร้อยละ 8.53 การขนส่งสินค้าทางราง ร้อยละ 1.9 และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ร้อยละ 0.01 ตามลำดับ

ภาพที่ 6 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2555	2556	2557	2558
ทางถนน	458,781	458,828	465,020	482,358
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	3.6%	0.0%	1.3%	3.7%
ทางราง	11,849	11,920	10,829	11,356
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	11.1%	0.6%	-9.2%	4.9%
ทางน้ำภายในประเทศ	47,422	45,413	50,113	50,907
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	1.0%	-4.2%	10.3%	1.6%
ชายฝั่งทะเล	44,263	45,441	46,673	51,872
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	7.2%	2.7%	2.7%	11.1%
ทางอากาศ	68	70	60	59
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	7.9%	2.9%	-14.3%	-1.7%
ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศรวม	562,383	561,672	572,695	596,552
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	3.8%	-0.1%	2.0%	4.2%

ที่มา กระทรวงคมนาคม

ภาพที่ 7 สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

	2557	2558
 ทางถนน	81.20%	80.86%
 ทางน้ำภายในประเทศ	8.75%	8.53%
 ทางชายฝั่งทะเล	8.15%	8.70%
 ทางราง	1.89%	1.90%
 ทางอากาศ	0.01%	0.01%

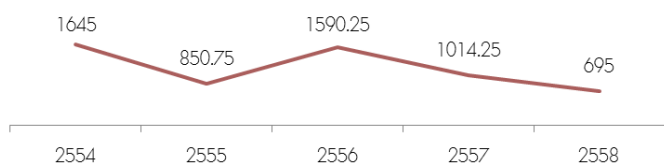
ที่มา กระทรวงคมนาคม

(1.2) ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณ 235,216 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 232,595 พันตันในปี 2557 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.1 โดยปี 2558 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างชะลอตัว เนื่องจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งหลักหดตัวลงมีปริมาณ 202,104 พันตัน ลดลงจาก 204,293 พันตัน เนื่องจากได้รับผลกระทบจากการส่งออกที่หดตัวลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้า อาทิ จีนและอาเซียน อย่างไรก็ตามปริมาณการขนส่งทางถนนยังเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีปริมาณ 32,297 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 27,525 พันตันในปี 2557 เนื่องจากการขยายตัวของการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม กัมพูชา และลาว เป็นต้น

(2) ราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่ง

ในปี 2558 ภาพรวมของราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่งลดลงจากปี 2557 โดยเฉพาะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 30 ของปัจจัยการผลิตหลักเพื่อการขนส่งปรับลดลงอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาสตามราคาน้ำมันตลาดโลกที่หดตัวอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากอุปทานส่วนเกินของน้ำมันดิบยังอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งสะท้อนต้นทุนของรูปแบบการขนส่งหลักของไทยพบว่า ปี 2558 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนมีค่าเฉลี่ยลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีค่าเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 104.3 ปรับตัวลดลงจาก 108.5 ในปี 2557 เนื่องจากภาวะราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลง โดยดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนลดลงในทุกหมวด ได้แก่ ผลผลิตเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และผลิตภัณฑ์จากเหมือง นอกจากนี้ ดัชนีค่าระวางเรือปรับตัวลดลงในทิศทางเดียวกันประมาณร้อยละ 30

ภาพที่ 11 ดัชนีค่าระวางเรือ (Baltic Dry Index)



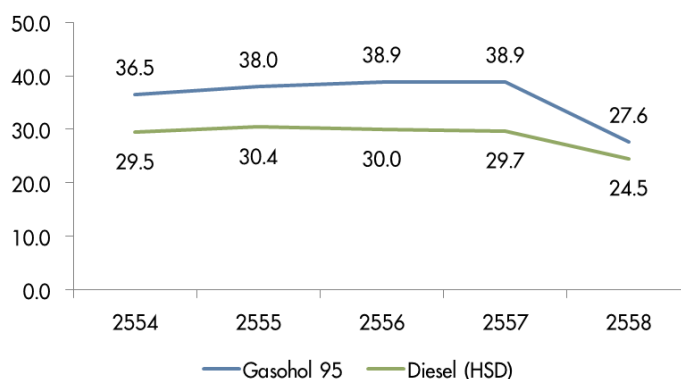
ที่มา Bloomberg.com

ภาพที่ 8 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2555	2556	2557	2558
ทางถนน	24,574	26,142	27,525	32,297
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	4.7	6.4	5.3	17.3
ทางราง	103	97	80	126
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-29.5	-5.8	-17.5	57.5
ทางเรือระหว่างประเทศ	194,318	186,087	204,293	202,104
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.4	-4.2	9.8	-1.1
ทางอากาศ	746	679	696	688
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	2.9	-9.0	2.5	-1.1
ทางไปรษณีย์กับพัสดุอื่น ๆ	2	1	1	2
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-33.3	-50.0	0.0	100.0
ปริมาณขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวม	219,743	213,006	232,595	235,217
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.8	-3.1	9.2	1.1

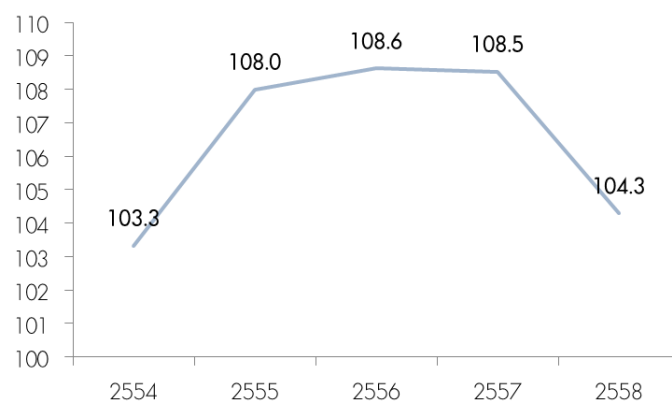
ที่มา กระทรวงคมนาคม

ภาพที่ 9 ราคาขายปลีกน้ำมัน (บาท/ลิตร)



ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 10 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



ที่มา กระทรวงพาณิชย์

ในขณะที่ค่าจ้างแรงงานซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 9 ของปัจจัยการผลิตหลักเพื่อการขนส่ง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการปรับฐานเงินเดือนตามปกติ โดยปี 2558 ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยต่อเดือนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์อยู่ที่ 17,554.5 บาท เพิ่มขึ้นจาก 17,212.9 บาท คิดเป็นร้อยละ 2.0 โดยค่าจ้างแรงงานรัฐมีสัดส่วนที่สูงกว่าของเอกชนเนื่องจากการสำรวจค่าจ้างแรงงานของภาครัฐนับรวมแรงงานไร้ฝีมือ (Unskilled Labor) ซึ่งได้รับค่าแรงขั้นต่ำด้วย

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

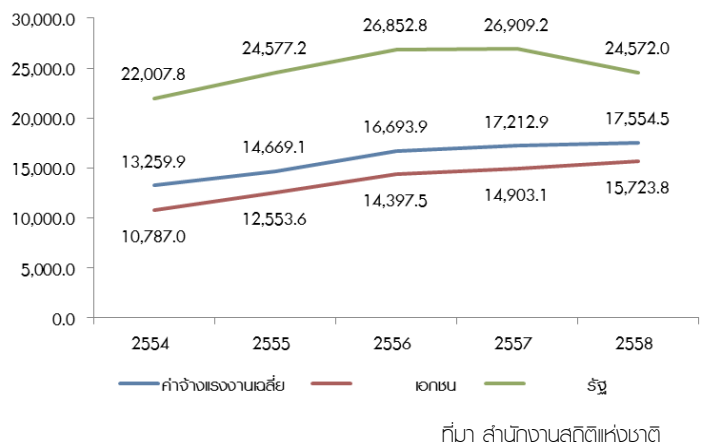
ในปี 2558 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 714.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 711.2 พันล้านบาทในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.5 โดยต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 699.7 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 696.8 พันล้านบาทในปี 2557 ขณะที่ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 15.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 14.4 พันล้านบาทในปี 2557

ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยสำคัญ 2 ประการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังในปี 2558 ดังนี้

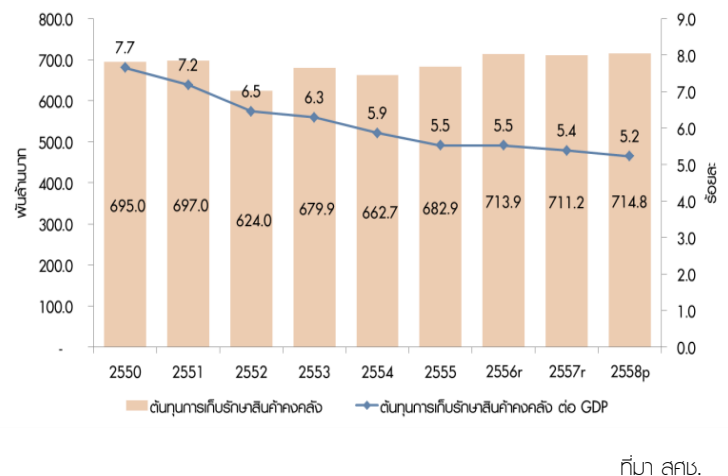
(1) การปรับปรุงของการถือครองสินค้าคงคลัง

ในปี 2558 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 107.98 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 107.54 ในปี 2557 หรือร้อยละ 0.4 ในขณะที่ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 108.29 เพิ่มขึ้นจาก 106.01 หรือร้อยละ 2.1 ซึ่งสะท้อนว่าธุรกิจมีสินค้าคงคลังไว้ในครอบครองจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการชะลอตัวของปริมาณการส่งออกสินค้า

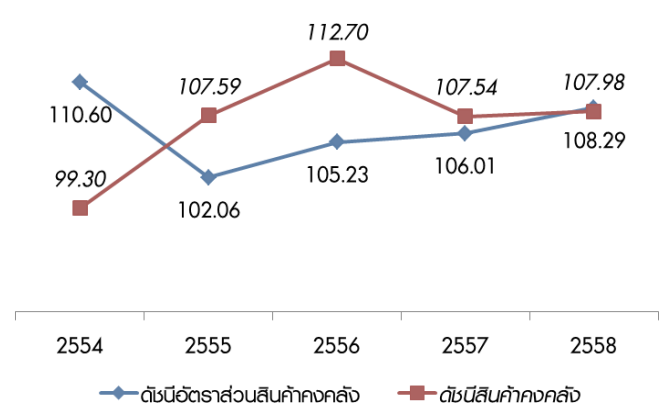
ภาพที่ 12 ค่าจ้างแรงงานในสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า(บาท/เดือน)



ภาพที่ 13 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง



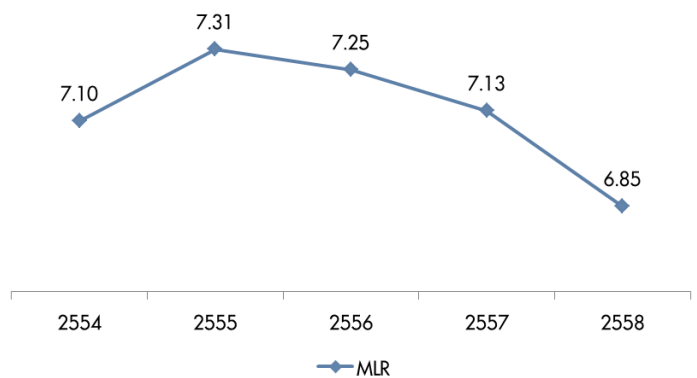
ภาพที่ 14 ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังและดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง



(2) การปรับตัวลงของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR)

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการมีส่วนการถือครองสินค้าคงคลังเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีปรับตัวลดลงจากร้อยละ 7.13 ในปี 2557 เป็นร้อยละ 6.85 ในปี 2558 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับนโยบายผ่อนคลายการเงินของคณะกรรมการนโยบายการเงิน เพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของระบบเศรษฐกิจภายใต้สภาวะเศรษฐกิจและการเงินของโลกที่มีความไม่แน่นอน รวมทั้งสภาพการใช้จ่ายภายในประเทศทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงการส่งออกที่ยังไม่ฟื้นตัวชัดเจน

ภาพที่ 15 อัตราดอกเบี้ย MLR



ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี 2558 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ 173.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 170.6 พันล้านบาทในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.94 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจุบันประเทศไทยใช้สมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์เท่ากับร้อยละ 10 ของผลรวมต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ภาพที่ 16 ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

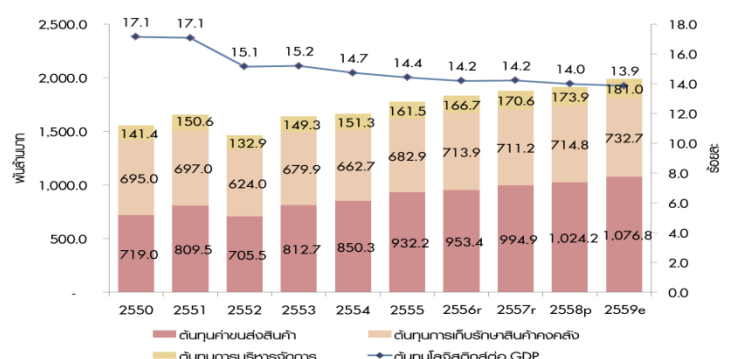


ที่มา สกช.

แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2559

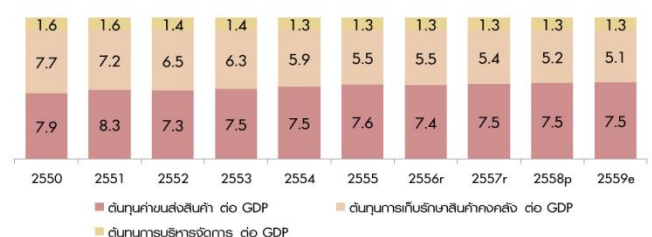
ในปี 2559 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.9 โดยคาดว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 7.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนเท่าเดิมร้อยละ 5.1 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ ทั้งนี้ ในภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2559 ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2558 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการเร่งขึ้นของอุปสงค์ภาครัฐจากการใช้จ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพิ่มขึ้น แรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมของภาครัฐ และความคืบหน้าของโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำคัญๆ ที่จะเข้าสู่ช่วงการประกวดราคาและก่อสร้างมากขึ้น รวมถึงการขยายตัวของการส่งออกในช่วงท้ายปี อย่างไรก็ตาม ในปี 2559 ยังมีข้อจำกัดและปัจจัยเสี่ยงต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจหลายประการ ได้แก่ การชะลอตัวอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจโลกที่ขยายตัวต่ำสุดในรอบ 6 ปี ที่ร้อยละ 3.1 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออก ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

ภาพที่ 17 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



ที่มา สกช.

ภาพที่ 18 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP แยกตามหมวด



แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

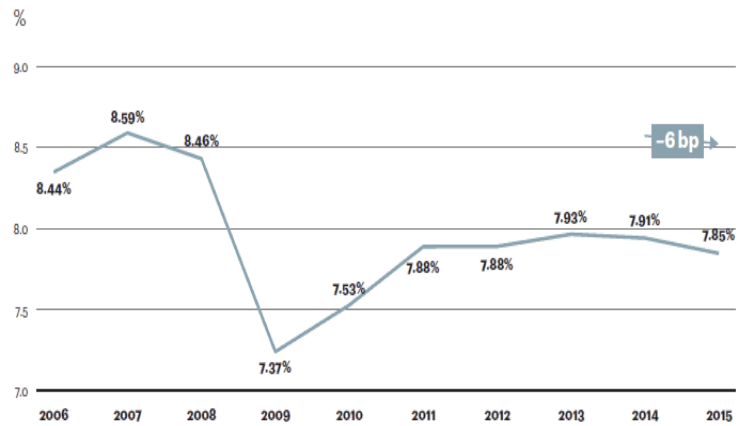
สหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นหนึ่งในประเทศชั้นนำด้านการบริหารจัดการและเทคโนโลยีด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ประเทศไทยรวมทั้งประเทศส่วนใหญ่อ้างอิงการใช้แบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก โดยปี 2558 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีรายละเอียดดังนี้

ปี 2558 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 1.48 ล้านล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.85 ต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ 7.91 ต่อ GDP ในปี 2557 แบ่งเป็นต้นทุนการขนส่งที่ขยายตัวเล็กน้อย หรือคิดเป็นร้อยละ 1.4 โดยมีปัจจัยสำคัญคือราคาน้ำมันที่ลดลงกว่าร้อยละ 30 ทำให้อัตราค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิง (Fuel Surcharges) ลดลงในทุกรูปแบบการขนส่ง ในขณะที่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านการเงิน (ดอกเบี้ย) และค่าใช้จ่ายในหมวดอื่นๆ เช่น ค่าประกันภัย ค่าเสื่อมราคา เพิ่มสูงขึ้น ร้อยละ 7.4 และ ร้อยละ 5.1 ตามลำดับ

ในภาพรวมของประเทศ โครงสร้างพื้นฐานรองรับระบบการขนส่งยังมีข้อจำกัด โดยเฉพาะการสนับสนุนการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-mile delivery) เพื่อตอบสนองการทำธุรกรรม E-Commerce ที่ขยายตัวอย่างก้าวกระโดด นอกจากนี้ ความอ่อนแอของเศรษฐกิจภายในประเทศและการชะลอตัวของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal Transportation) ทำให้ปริมาณการขนส่งทางรถไฟโดยรวมลดลง

ภาพที่ 19 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของสหรัฐอเมริกา



ที่มา CSCMP's 27th Annual State of Logistics Report

ภาพที่ 20 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

หน่วย: พันล้าน USD	ปี 2558	อัตราการเปลี่ยนแปลง (YOY 15/14)	อัตราการเติบโต 5 ปี ย้อนหลัง (CAGR)
ต้นทุนการขนส่ง	890.0	1.3	5.5
ทางถนน	582.6	2.6	5.9
ทางไปรษณีย์	82.2	8.0	6.7
ทางราง	80.7	-8.9	3.6
ทางอากาศ	57.4	2.1	4.6
ทางน้ำ	47.6	2.1	3.9
ทางท่อ	29.5	-11.8	2.7
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	427.3	5.1	2.6
การถือครองสินค้า	141.0	2.5	4.7
ด้านการเงิน (WACC x จำนวนสินค้าคงคลัง)	158.1	7.4	0.9
อื่นๆ (ค่าประกันภัย ค่าเสื่อมราคา)	128.2	5.1	2.6
ต้นทุนการบริหารจัดการ	91.0	4.1	5.5
มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,408.3	2.6	4.6

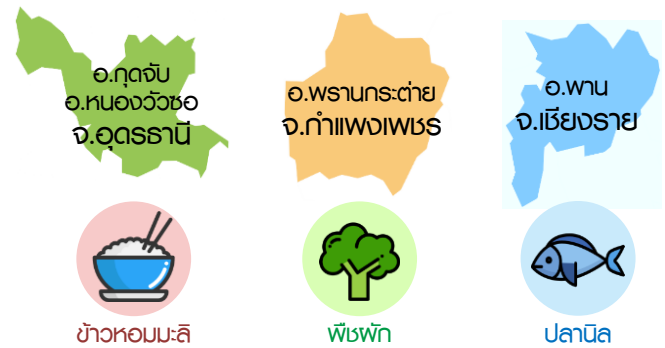
ที่มา CSCMP's 27th Annual State of Logistics Report

ข้อเสนอแนะ

1. **เร่งรัดการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน** โดยปรับปรุงเส้นทางการขนส่งที่มีความสำคัญในการขนส่งของประเทศและการเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ และผลักดันการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal/Intermodal) ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงทั้งต้นทางและปลายทางของเส้นทางโลจิสติกส์
2. **เร่งพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์** รองรับปริมาณข้อมูลการนำเข้าส่งออกให้เกิดประสิทธิภาพและสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Window Entry) ระหว่างภาครัฐ (G2G) ภาคธุรกิจกับภาครัฐ (B2G) และระหว่างภาคเอกชน (B2B) รวมทั้งขยายการลงทุนและพัฒนาระบบให้ครอบคลุมระบบย่อยต่างๆ และประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านท่า
3. **ส่งเสริมการเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)** ส่งเสริมพัฒนาการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อให้ผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ประกอบการสามารถเชื่อมโยงการค้าสู่ตลาดออนไลน์ (e-Marketplace) ทั้งระดับประเทศและระดับโลก เพิ่มประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้าระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภคโดยตรงด้วยการเชื่อมโยงกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าออนไลน์ทั้งแบบผู้ให้บริการขนส่ง (E-Delivery) และผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E-Fulfillment) สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยของระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ลดเงื่อนไขหรือกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคและเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการเพื่อรองรับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
4. **ส่งเสริมการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ** ด้วยการพัฒนาหลักสูตรการศึกษาและฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีทักษะสูงและมีความรู้เฉพาะทาง (Advanced Skills) เพื่อพัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพ มาตรฐานและทักษะสูงทั้งในระดับบริหารและปฏิบัติการ ให้เพียงพอกับความต้องการของภาคเอกชนและรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ อาทิ การขนส่งทางอากาศ ทางราง และทางน้ำ รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีสำหรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคลังสินค้า พร้อมทั้งลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยี และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น อุตสาหกรรมอากาศยาน อุตสาหกรรมทาง เป็นต้น
5. **เร่งรัดการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560–2564)** โดยมีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน (2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และ (3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

II. การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตร

ปีงบประมาณ 2560 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) ได้ดำเนินการประเมินประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเกษตรที่สำคัญ 3 ชนิด ได้แก่ 1) พืชผัก จังหวัดกำแพงเพชร 2) ปลานิล จังหวัดเชียงราย และ 3) ข้าวหอมมะลิ จังหวัดอุดรธานี ในพื้นที่ภายใต้ระบบส่งเสริมการเกษตรแปลงใหญ่ โดยใช้โปรแกรมการจัดการฐานข้อมูลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สินค้าเกษตร (Agricultural Logistics Performance Index: ALPI) เป็นเครื่องมือดำเนินการ ครอบคลุม 3 มิติสำคัญ ได้แก่ มิติด้านต้นทุน มิติด้านเวลา และมิติด้านความน่าเชื่อถือ เพื่อใช้เป็นเกณฑ์วัดผลการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจการเกษตรตลอดโซ่อุปทาน ทั้งนี้ เนื่องจากสินค้าทั้ง 3 ชนิด ยังอยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการ (ตลาด) ผลการประเมิน ALPI จึงขอเสนอในส่วนที่เป็นเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

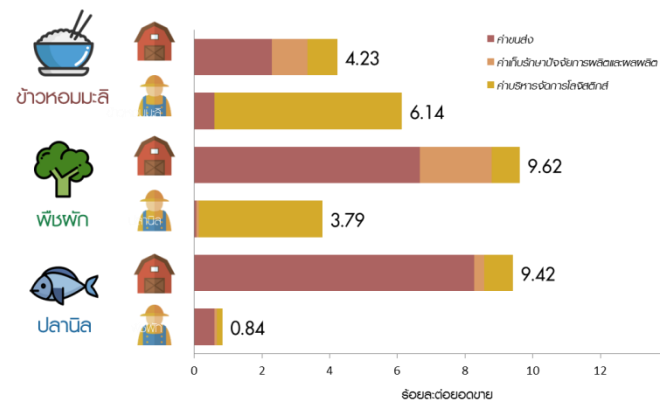


ผลการประเมินตัวชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคการเกษตร (ALPI)

(1) มิติด้านต้นทุน

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของสินค้าเกษตรที่สำคัญ ส่วนใหญ่สถาบันเกษตรกรเป็นผู้รับภาระต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนค่าเก็บรักษา ปัจจัยการผลิตและผลผลิต และต้นทุนค่าบริหารจัดการโลจิสติกส์ เนื่องจากสถาบันเกษตรกรเป็นผู้รวบรวมผลผลิตและดำเนินการขนส่งไปยังตลาดปลายทางทั้งภายในจังหวัดและต่างจังหวัด ทำให้มีต้นทุนค่าขนส่งที่สูงกว่าหลายเท่าตัว

ภาพที่ 21 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย

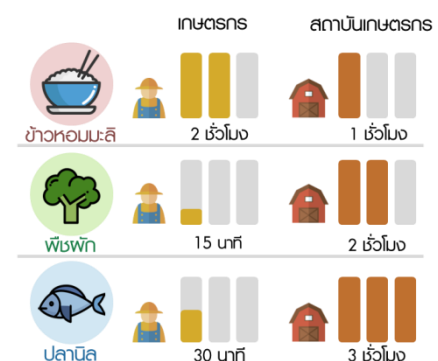


ที่มา กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร

(2) มิติด้านเวลา

ระยะเวลาในการขนส่งผลผลิต พบว่า เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรใช้ระยะเวลาในการขนส่งผลผลิตเฉลี่ยไม่เกิน 3 ชั่วโมง โดยส่วนใหญ่เกษตรกรมีการขนส่งผลผลิตไปยังกลุ่มเกษตรกรหรือสหกรณ์เพื่อรวบรวมผลผลิตในพื้นที่ใกล้เคียง

ภาพที่ 22 ระยะเวลาในการขนส่งผลผลิต

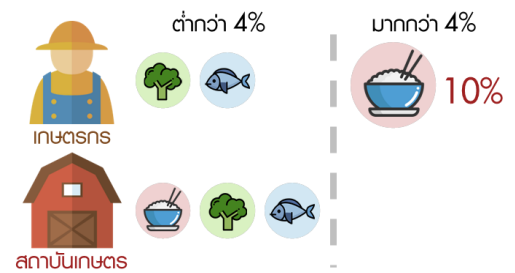


ที่มา กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร

(3) มิติด้านความน่าเชื่อถือ

เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรสามารถจัดส่งผลผลิตให้ลูกค้าได้ครบตามจำนวนและตรงเวลานัดหมาย คิดเป็นร้อยละ 96 – 99 และมีความสูญเสียของผลผลิตตั้งแต่ระดับฟาร์มจนถึงตลาดปลายทาง ไม่เกินร้อยละ 4 ยกเว้นข้าวหอมมะลิ ซึ่งมีอัตราความสูญเสียของผลผลิต ร้อยละ 10 เนื่องจากการร่ว่งหล่นของเมล็ดข้าวจากการเก็บเกี่ยวด้วยเครื่องจักรของเกษตรกร

ภาพที่ 23 อัตราความสูญเสียของผลผลิต



ที่มา กองนโยบายและพัฒนามาตรการเกษตร

ประเด็นปัญหา/อุปสรรค

1. ขาดองค์ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การผลิตการเก็บเกี่ยว และการรวบรวมและกระจายผลผลิตไปยังลูกค้าปลายทาง รวมทั้งขาดการสนับสนุนเครื่องมือ/เทคโนโลยีที่เหมาะสม
2. ขาดการรวมกลุ่มหรือสร้างเครือข่าย (Network) การผลิต การตลาด ระบบโลจิสติกส์ และการควบคุมกระบวนการผลิตการรับรองคุณภาพสินค้าเกษตรให้มีความสม่ำเสมอทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ
3. ขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งสินค้าเกษตรที่มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในระดับต้นน้ำถึงกลางน้ำ อาทิ ถนนสายรองที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เพาะปลูกและกลุ่มเกษตรกร
4. ขาดการสนับสนุนการเข้าถึงมาตรการทางการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพในการจัดซื้อเครื่องมือ/เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบริหารจัดการการผลิต การเก็บรักษา และการขนส่งผลผลิต
5. ขาดการวางแผนพัฒนาและบริหารจัดการแรงงานภาคการเกษตร โดยเฉพาะในช่วงฤดูที่มีการเก็บเกี่ยวผลผลิตพร้อมกัน เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นแรงงานผู้สูงอายุและแรงงานในครอบครัว

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา

1. พัฒน่องค์ความรู้และทักษะการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการฟาร์ม โดยให้ความสำคัญกับการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ ลดต้นทุนการผลิต และลดการสูญเสียของผลผลิต
2. สนับสนุนให้เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรดำเนินการวางแผนการผลิต การเก็บเกี่ยว และการจำหน่ายผลผลิตให้มีความเหมาะสม เพื่อสร้างแรงจูงใจด้านกลไกราคา ช่วยลดปัญหาผลผลิตล้นตลาด และการขาดแคลนแรงงาน
3. สนับสนุนให้เกิดการรวมกลุ่มและการสร้างเครือข่ายกลุ่มเกษตรกร ครอบคลุมทั้งการผลิต การตลาด และโลจิสติกส์ ควบคู่กับการสร้างทัศนคติที่ดีในการดำเนินการ เพื่อสร้างความเข้มแข็งและอำนาจต่อรองอย่างยั่งยืน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้จัดตั้งเป็นสหกรณ์ เพื่อให้ได้รับการสนับสนุนจากกองทุนพัฒนาสหกรณ์อย่างเป็นระบบ
4. ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งผลผลิตสินค้าเกษตร อาทิ การพัฒนาปรับปรุงถนนสายรองให้สามารถใช้ขนส่งผลผลิตจากพื้นที่เพาะปลูกเชื่อมต่อไปยังท่าทำการกลุ่มเกษตรกรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
5. สนับสนุนการเข้าถึงมาตรการทางการเงินได้อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ เงินทุนหมุนเวียนปลอดดอกเบี้ยให้กับเกษตรกรและสถาบันเกษตรกร เพื่อการลงทุนและพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือ/เทคโนโลยีให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
6. สร้างแรงจูงใจและทัศนคติที่ดีให้คนรุ่นใหม่เข้าสู่อาชีพเกษตรกรรม โดยพัฒนาศักยภาพให้เป็นผู้จัดการฟาร์ม/แรงงานทักษะสูง เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนแรงงานอย่างยั่งยืน

III. โลจิสติกส์ภาคการค้าและบริการ

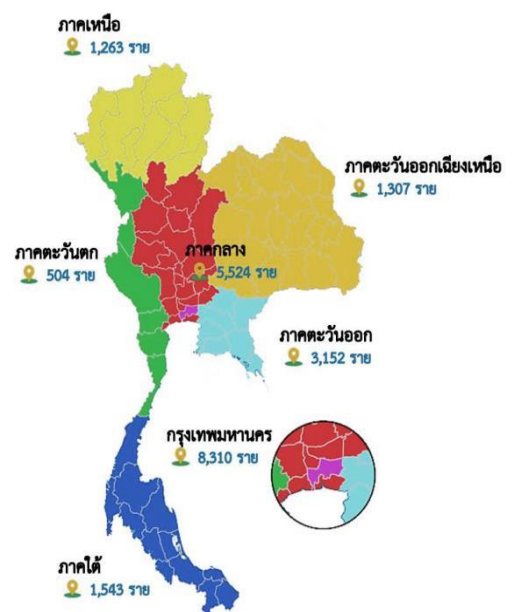
การค้าระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญอย่างมากสำหรับเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยในปี 2559 ไทยมีส่วนการค้าระหว่างประเทศต่อ GDP สูงถึงร้อยละ 140 โดยมีภาคส่งออกเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย การให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการค้าและบริการและการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนและผลักดันการค้าระหว่างประเทศให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง กระทรวงพาณิชย์ในฐานะหน่วยงานหลักในการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการค้าและโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการไทยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้จัดเก็บรวบรวมข้อมูลผู้ประกอบการสาขาธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการวิเคราะห์โอกาสและระบุทางพัฒนาธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์ให้เป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนภาคธุรกิจบริการอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมุ่งมั่นที่จะส่งเสริมให้ธุรกิจบริการดังกล่าวเป็นกิจกรรมหลักที่สนับสนุนให้การค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัวได้อย่างมั่นคง มีเสถียรภาพ และยั่งยืนสอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย 4.0

นิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์เป็นธุรกิจบริการที่มีจำนวนผู้ประกอบการมากเป็นลำดับที่ 6 จากจำนวนผู้ประกอบการในภาคธุรกิจบริการทั้งหมดที่แยกหมวดหมู่ตามหมวดธุรกิจ (TSIC) (ภาคบริการตั้งแต่หมวด F เป็นต้นไป ไม่รวมหมวด D-E ซึ่งเป็นการให้บริการโดยภาครัฐ) ในปี 2559 ผู้ประกอบการบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนนิติบุคคลกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ มีจำนวน 21,603 ราย กระจายอยู่ทุกภูมิภาคทั่วประเทศ โดยกรุงเทพมหานครมีจำนวนผู้ประกอบการมากที่สุด 8,310 ราย รองลงมา ได้แก่ ภาคกลาง 5,524 ราย ภาคตะวันออก 3,152 ราย ภาคใต้ 1,543 ราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1,307 ราย ภาคเหนือ 1,263 ราย และภาคตะวันตก 504 ราย ตามลำดับ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ดังกล่าวสอดคล้องกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในแต่ละพื้นที่ ความต้องการและการกระจายตัวของอุตสาหกรรมที่ต้องอาศัยธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์ในการให้บริการและอำนวยความสะดวก โดยสามารถเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิตกับภาคบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

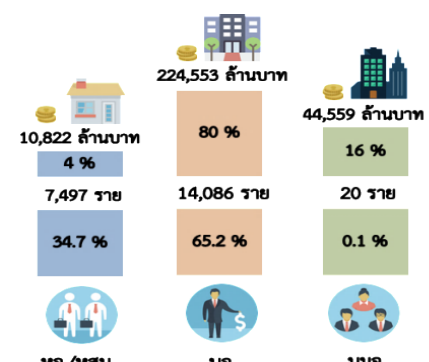
หากจำแนกจำนวนนิติบุคคลตามรูปแบบของการจดทะเบียนและรายได้ของนิติบุคคล พบว่ามีผู้ประกอบการในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด (บจ.) จำนวนมากที่สุด 14,086 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.2 ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด รองลงมาเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด (หจ.) หรือห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล (หสน.) จำนวน 7,497 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.7 และบริษัทมหาชนจำกัด (บมจ.) จำนวน 20 ราย คิดเป็นเพียงร้อยละ 0.1 ตามลำดับ

ภาพที่ 24 จำนวนนิติบุคคลธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตามภูมิภาค



ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

ภาพที่ 25 จำนวนนิติบุคคลธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตามประเภทการจดทะเบียน และรายได้ของแต่ละประเภทจำแนกตามภูมิภาค



ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

รายได้ของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

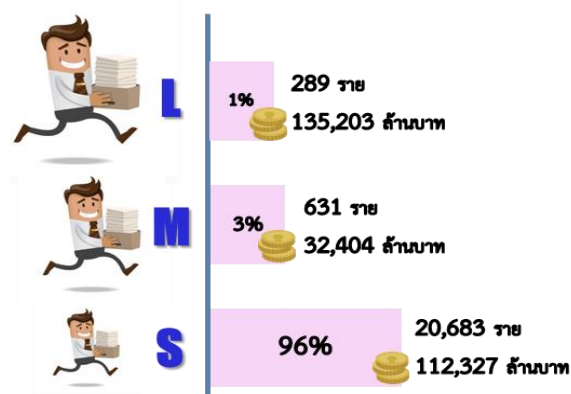
รายได้ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์สามารถจำแนกได้ทั้งตามรูปแบบของการจดทะเบียนและตามขนาดธุรกิจ (ขนาดเล็ก กลาง และใหญ่) โดยหากจำแนกตามรูปแบบของการจดทะเบียน พบว่าปี 2559 ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีรายได้สูงสุด คือ บจ. มีรายได้สูงถึง 224,553 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 80 ของรายได้นิติบุคคลในสาขาธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ รองลงมาเป็น บมจ. มีรายได้ 44,559 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16 ขณะที่ หจ./ หสน. มีรายได้รวม 10,822 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4

ทั้งนี้ หากจำแนกตามขนาดธุรกิจ พบว่าผู้ประกอบการขนาดเล็กมีจำนวนมากที่สุดถึง 20,683 ราย และมีรายได้รวมสูงถึง 112,327 ล้านบาท ผู้ประกอบการขนาดกลางซึ่งมีจำนวน 631 ราย มีรายได้รวมเพียง 32,404 ล้านบาท เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ประกอบการขนาดใหญ่มีจำนวนเพียง 289 ราย กลับมีรายได้รวมสูงถึง 135,203 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาจากจำนวนของผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลางที่เป็นกลุ่มเป้าหมายของรัฐบาลในการพัฒนาระดับการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 99 พบว่าสามารถสร้างรายได้รวมกันคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 52 หรือเป็นเพียงครึ่งหนึ่งของรายได้จากผู้ประกอบการทั้งหมด กรณีดังกล่าวจึงเป็นประเด็นสำคัญที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมกันพิจารณาว่านโยบายและแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการที่ผ่านมาสามารถตอบสนองความต้องการในการยกระดับการให้บริการและพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการให้สามารถสร้างรายได้ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด

การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์มีอัตราการเติบโตของรายได้ธุรกิจเฉลี่ยในช่วงระยะเวลา 5 ปี เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 7 และธุรกิจยังสามารถบริหารประสิทธิภาพของการทำกำไรได้ดีขึ้น ซึ่งอัตรากำไรสุทธิเฉลี่ย 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 7 โดยปี 2557 และ 2558 เพิ่มขึ้นเป็นประมาณร้อยละ 8 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ทั้งนี้ ธุรกิจที่สามารถดำเนินกิจการและสร้างอัตรากำไรได้สูงสุด ได้แก่ กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งความสะดวกของท่าเรือ และกิจกรรมการดำเนินงานของสนามบินที่ไม่ใช่การขนถ่ายสินค้า โดยมีอัตรากำไรสุทธิในปี 2558 สูงกว่าร้อยละ 30 โดยภาคธุรกิจมีปัจจัยสนับสนุนจากการเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างเศรษฐกิจในภูมิภาค รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาของภาครัฐในพื้นที่ต่างๆ

ภาพที่ 26 จำนวนนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์จำแนกตามขนาดของนิติบุคคล และรายได้ของแต่ละประเภท



ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

ภาพที่ 27 อัตราส่วนทางการเงินของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2558

หน่วย: ล้านบาท	2554	2555	2556	2557	2558
สินทรัพย์	861,857	908,215	1,287,441	958,212	775,619
รายได้	550,392	619,071	879,463	702,012	611,909
กำไรสุทธิ	30,391	47,668	46,362	56,583	56,818
อัตราการเพิ่มของรายได้ (%)	13.86	12.48	42.06	-20.18	-12.83
อัตรากำไร (%)	5.71	7.98	5.46	8.30	9.59

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์การค้าและภาคบริการของกระทรวงพาณิชย์

ยุทธศาสตร์กระทรวงพาณิชย์ระยะ 20 ปี กำหนดเป้าหมายการขับเคลื่อนเศรษฐกิจการค้าไทย โดยการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจการค้าของประเทศ ด้วยการยกระดับความสามารถทางการแข่งขัน (Competitiveness) ผ่านการส่งเสริมการสร้างมูลค่า (Value Creation) เพื่อรองรับและใช้ประโยชน์จากเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจภูมิภาคและโลกในอนาคต ซึ่งจะช่วยให้เศรษฐกิจไทยก้าวพ้นจากภาวะกับดักรายได้ปานกลางสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การเป็นประเทศไทย 4.0 โดยกระทรวงพาณิชย์มีแผนการบูรณาการการดำเนินงานภาคบริการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งกลุ่มบริการโครงสร้างพื้นฐาน (อาทิ การเงิน การสื่อสาร คมนาคม การศึกษา) กลุ่มบริการสนับสนุน (อาทิ บริการธุรกิจ วิศวกร สถาปนิก โลจิสติกส์) และกลุ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ (อาทิ การท่องเที่ยว ก่อสร้าง สุขภาพ ดิจิทัลคอนเทนต์) และอยู่ระหว่างการศึกษารวบรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อรวบรวมประเด็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การค้า รวมทั้งแผนงาน/โครงการที่จะช่วยสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างเต็มศักยภาพ ตลอดจนปัญหา/อุปสรรคต่างๆ ที่เป็นข้อจำกัดของการดำเนินธุรกิจ เพื่อประกอบการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ภาคบริการสาขาโลจิสติกส์การค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลักดันโลจิสติกส์ให้เป็นสาขาบริการที่มีศักยภาพในการแข่งขัน ส่งเสริมระบบเศรษฐกิจโดยเฉพาะการค้าระหว่างประเทศของไทยให้ขยายตัวมากยิ่งขึ้น และสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ทั้งนี้ การจัดทำร่างยุทธศาสตร์ภาคบริการสาขาโลจิสติกส์การค้าดังกล่าวจะช่วยให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยระยะต่อไปมีเอกภาพ สามารถเชื่อมโยงการพัฒนาทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนภาคบริการศักยภาพอื่นๆ ของไทยให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมทั้งจะทำให้ภาคบริการเป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยในอนาคตและบรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศไทย 4.0



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

<http://www.nesdb.go.th> > ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม >

เศรษฐกิจ > การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

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

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

Tel. 0 2280 4085 ext. 6326, 6331, 6352

สำนักบัญชีประชาชาติ

Tel. 0 2280 4085 ext. 4403, 4413

ขอขอบคุณหน่วยงานสนับสนุนข้อมูล

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร โทร. 0 2579 1751

กระทรวงพาณิชย์

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า โทร. 0 2507 5857

กรมพัฒนาธุรกิจการค้า โทร. 0 2528 7600

ตารางแนบ 1: ต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2550 – 2559e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช. ณ เมษายน 2560

Appendix 1: Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2007-2016e

By Logistics Information Development Working Group as of April 2017

หน่วย: พันล้านบาท Unit: Billion Baht

	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556r	2557r	2558p	2559e	
ต้นทุนโลจิสติกส์	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013r	2014r	2015p	2016e	Logistics Cost
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	719.0	809.5	705.5	812.7	850.3	932.2	953.4	994.9	1,024.2	1,076.8	Transportation Cost
ทางท่อ	18.7	18.9	28.1	29.9	36.5	39.4	35.6	49.6	52.3	53.4	Pipeline
ทางราง	2.2	2.4	2.1	2.1	1.9	2.1	2.1	1.8	1.9	2.0	Rail
ทางถนน	451.8	507.0	432.0	487.2	511.6	554.5	562.3	577.1	590.9	621.8	Road
ทางน้ำ	142.2	157.6	147.8	167.1	167.8	201.8	203.6	205.0	216.6	222.3	Water
ทางอากาศ	35.0	44.0	27.8	40.0	42.3	41.4	41.1	39.5	37.2	39.3	Air
บริการเกี่ยวกับการขนส่ง	54.9	64.1	52.6	66.6	70.6	76.1	87.1	97.9	100.9	110.5	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	14.2	15.5	15.1	19.8	19.6	16.9	21.6	24.0	24.4	27.5	Postal Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	695.0	697.0	624.0	679.9	662.7	682.9	713.9	711.2	714.8	732.7	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	688.9	688.9	614.7	667.8	650.6	668.1	696.2	696.8	699.7	717.4	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	6.1	8.1	9.3	12.1	12.1	14.8	17.7	14.4	15.1	15.3	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	141.4	150.6	132.9	149.3	151.3	161.5	166.7	170.6	173.9	181.0	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,555.4	1,657.1	1,462.4	1,641.9	1,664.3	1,776.6	1,834.0	1,876.7	1,912.9	1,990.5	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	9,076.3	9,706.9	9,654.0	10,802.4	11,300.5	12,349.0	12,921.2	13,203.7	13,672.9	14,366.6	Gross Domestic Product (GDP)

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556r	2557r	2558p	2559e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.9	8.3	7.3	7.5	7.5	7.6	7.4	7.5	7.5	7.5	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	7.6	7.2	6.4	6.3	5.9	5.5	5.5	5.4	5.2	5.1	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.6	1.6	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	17.1	17.1	15.1	15.2	14.7	14.4	14.2	14.2	14.0	13.9	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

	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556r	2557r	2558p	2559e	
ต้นทุนโลจิสติกส์	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013r	2014r	2015p	2016e	Logistics Cost
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7.9	8.3	7.3	7.5	7.5	7.5	7.4	7.5	7.5	7.5	Transportation Cost
ทางท่อ	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	Pipeline
ทางราง	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Rail
ทางถนน	5.0	5.2	4.5	4.5	4.5	4.5	4.4	4.4	4.3	4.3	Road
ทางน้ำ	1.6	1.6	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6	1.6	1.6	1.5	Water
ทางอากาศ	0.4	0.5	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	0.6	0.7	0.5	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.8	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	Postal Services

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

Source: NESDB

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ตารางแนบ 3: แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2549 – 2558e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช. ณ เมษายน 2559

Appendix 3: Trends of Logistics Costs Growth and GDP between 2006-2015e

By Logistics Information Development Working Group as of April 2016

หน่วย: ร้อยละต่อปี Unit: Percent

	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556r	2557r	2558p	2559e	
ต้นทุนโลจิสติกส์	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013r	2014r	2015p	2016e	Logistics Cost
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	3.5	12.6	-12.8	15.2	4.6	9.6	2.3	4.4	2.9	5.1	Transportation Cost
ทางท่อ	1.6	1.1	48.7	6.4	22.1	7.9	-9.6	39.3	5.4	2.2	Pipeline
ทางราง	0.0	8.7	-12.2	0.0	-9.5	11.7	-1.9	-12.8	4.5	3.3	Rail
ทางถนน	0.4	12.2	-14.8	12.8	5.0	8.4	1.4	2.6	2.4	5.2	Road
ทางน้ำ	5.9	10.9	-6.2	13.1	0.4	20.3	0.9	0.7	5.7	2.6	Water
ทางอากาศ	7.4	25.7	-36.8	43.9	5.7	-2.1	-0.7	-3.9	-5.7	5.5	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	16.1	16.7	-18.0	26.7	6.0	7.8	14.4	12.4	3.1	9.5	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	49.5	9.1	-2.3	30.8	-1.0	-13.8	27.7	11.3	1.8	12.7	Postal Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	3.9	0.3	-10.5	9.0	-2.5	3.0	4.5	-0.4	0.5	2.5	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	3.9	0.0	-10.8	8.6	-2.6	2.7	4.2	0.1	0.4	2.5	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	6.8	33.0	14.8	30.1	0.0	22.0	20.0	-19.0	5.5	1.3	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	3.7	6.5	-11.8	12.3	1.3	6.7	3.2	2.3	1.9	4.1	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	3.7	6.5	-11.7	12.3	1.4	6.7	3.2	2.3	1.9	4.1	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	8.0	6.9	-0.5	11.9	4.6	9.3	4.6	2.2	3.6	5.1	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDB