

รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2561

THAILAND'S LOGISTICS REPORT 2018





การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

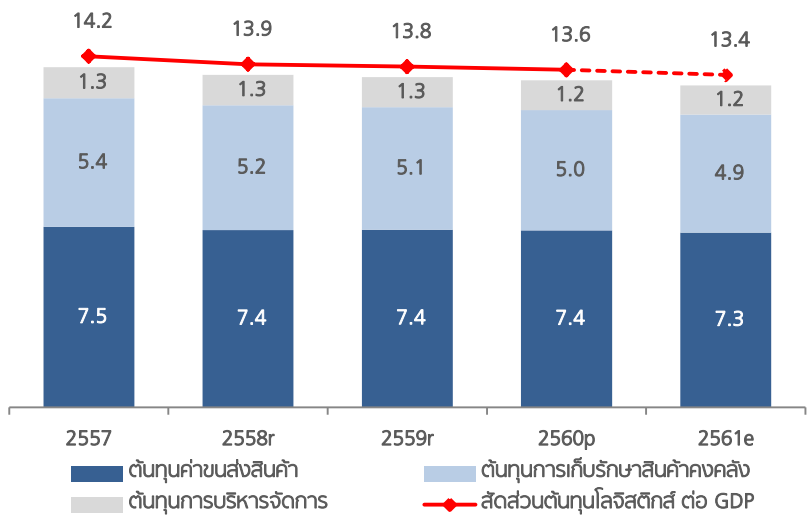
SNAPSHOT

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ณ ราคาประจำปี

13.6%

- 0.2% ▼

ปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง
โดยคาดว่าจะในปี 2561 จะปรับลดลง
เหลือร้อยละ 13.4 ต่อ GDP

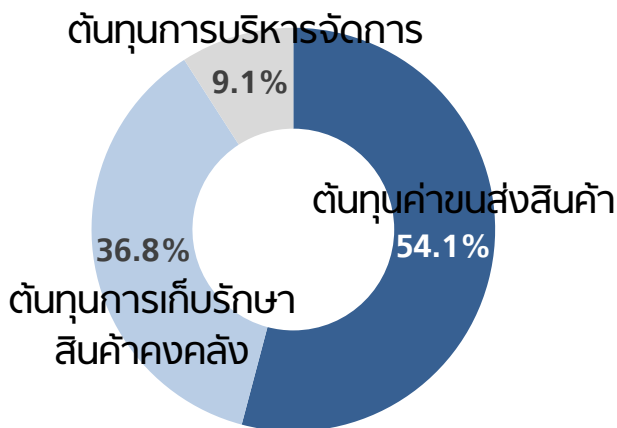


โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

2.11 ล้านล้านบาท

+ 5.1% ▲

ขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้น
ตามแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจ
ของประเทศในภาพรวม



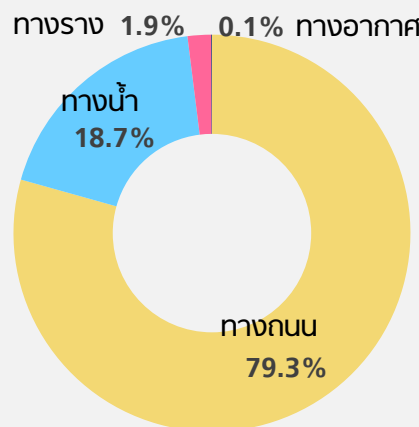
การขนส่งสินค้าในภาพรวม

9.12 ร้อยล้านตัน

+ 8.5% ▲

ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมเพิ่มขึ้น
ทั้งการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ
โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ
จากการขยายตัวของการส่งออก

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ



ปัจจัยด้านการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม

110.9

+ 1.8 ▲

กิจกรรมด้านการบริหารจัดการสินค้าคงคลังเพิ่มขึ้น จากการขยายตัว
ของกิจกรรมด้านการผลิตและปริมาณสินค้าคงคลังที่เพิ่มขึ้น
ในขณะที่ผู้ประกอบการมีการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการ
บริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง

108.1

+ 1.8 ▲

MLR

6.03-
6.60

ปรับลดลงเล็กน้อย
แต่ยังคงเป็นไปในทิศทาง
เดียวกับอัตราดอกเบี้ย
นโยบายของ กนง.

บทสรุปผู้บริหาร

ส่วนที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ในปี 2560 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,106.5 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ลดลงจากร้อยละ 13.8 ต่อ GDP ในปี 2559 โดยมูลค่ารวมของต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม เนื่องจากการขยายตัวของส่งออกและอุปสงค์ภายในประเทศ ประกอบกับการขยายตัวของการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการและการท่องเที่ยว ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปรับลดลงจากการลดลงของสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากผู้ประกอบการมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังอยู่ในระดับคงที่ เนื่องจากผู้ประกอบการยังคงเลือกใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลัก ประกอบกับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น
- โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2560 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 54.1 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.8 ในปี 2559 รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 36.8 ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 37.1 ในปี 2559 และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 9.1
- องค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2560 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยมีมูลค่ารวม 1,140.1 พันล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 5.7 จากปี 2559 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 774.9 พันล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 4.3 จากปี 2559 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 191.5 พันล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 5.2 จากปี 2559 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.2 ต่อ GDP
- แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2561 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.4 โดยคาดว่าจะส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าจะปรับลดลงเหลือร้อยละ 7.3 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังจะปรับลดลงเหลือร้อยละ 4.9 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 1.2 ต่อ GDP ทั้งนี้ ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2561 ยังคงปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชนเป็นหลัก แต่ยังคงต้องพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่มีผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีความไม่แน่นอน

ส่วนที่ 2 ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ จากผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associate ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์ (3PL) และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด โดยในปี 2560 พบว่า สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของทุกประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 11.0 โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ 8.6 และ 9.5 ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.7

ส่วนที่ 2 ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ (ต่อ)

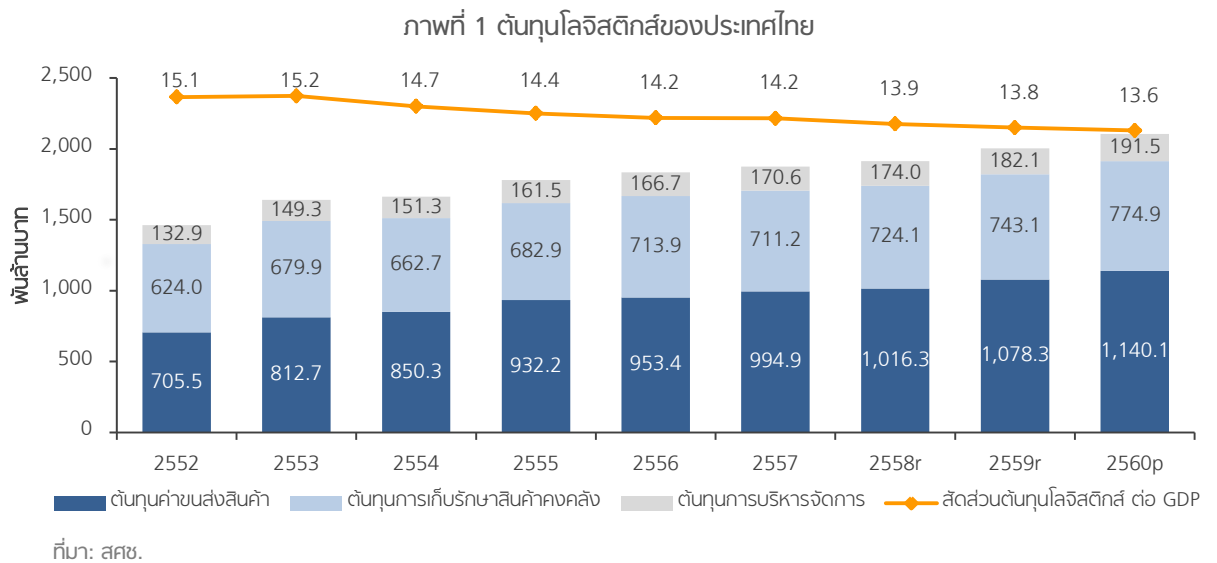
- **อันดับดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์** บริษัท Agility บริษัทชั้นนำด้านโลจิสติกส์ได้มีการเผยแพร่ผลการจัดอันดับดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) ในปี 2562 พบว่าจีนและอินเดียอยู่ดับที่ 1 และ 2 ตามลำดับ โดยประเทศไทยอยู่อันดับที่ 11 จาก 50 ประเทศทั่วโลก
- **กรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา** ในปี 2561 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 1,635.46 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.0 ต่อ GDP เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.5 ต่อ GDP ในปี 2560 มีสาเหตุจากหลายปัจจัย ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าคงคลังจากความต้องการที่ลดลง เนื่องจากความตึงเครียดของสถานการณ์สงครามการค้า การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายด้านแรงงาน ปัจจัยราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐ

ส่วนที่ 3 แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

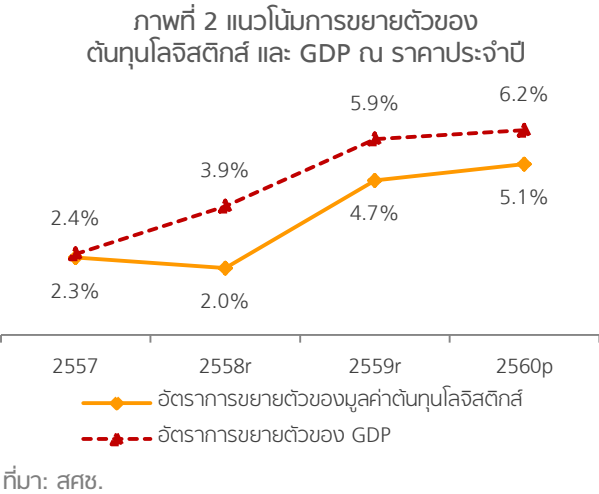
1. **เร่งรัดการพัฒนาและผลักดันการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** โดยเฉพาะเส้นทางทางขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตสินค้า แหล่งอุตสาหกรรม และประตูการค้าที่สำคัญ โดยเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานพร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์สนับสนุนให้เพียงพอและพร้อมให้บริการได้อย่างเต็มรูปแบบเมื่อโครงข่ายระบบรางแล้วเสร็จ เร่งรัดการจัดหาผู้มาบริหารจัดการท่าเรือที่ภาครัฐที่ยังไม่มีผู้เข้ามาบริหารจัดการให้ได้โดยเร็ว รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการขนส่งทางน้ำ อาทิ ท่าเรือชายฝั่ง ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และท่าเรือบก ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่หลังท่าให้เกิดกิจกรรมสนับสนุน ส่งเสริมการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากร (Free zone) บริเวณท่าอากาศยานให้เกิดการดำเนินกิจกรรมสนับสนุนที่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าและบริการ รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นๆ
2. **ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ** โดยเร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์ รวมทั้งเร่งรัดการปรับลดขั้นตอน กระบวนการทำงาน และกฎระเบียบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศ พร้อมทั้งส่งเสริมใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของผู้ประกอบการ
3. **พัฒนาระบบฐานข้อมูลใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย** หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งรัดการพัฒนาระบบฐานข้อมูลของตนเองให้พร้อมรองรับการเชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลกลางของประเทศในภาพรวม เพื่อสำหรับใช้เป็นเครื่องมือประกอบในการวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ รวมทั้งใช้สำหรับการติดตาม ประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ส่วนที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์



ในปี 2560 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,106.5 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 จากปี 2559 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.6 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ลดลงจากร้อยละ 13.8 ต่อ GDP ในปี 2559 โดยต้นทุนโลจิสติกส์ประกอบด้วยต้นทุนค่าขนส่งสินค้า 1,140.1 พันล้านบาท หรือร้อยละ 7.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 774.9 พันล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 191.5 พันล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 ต่อ GDP



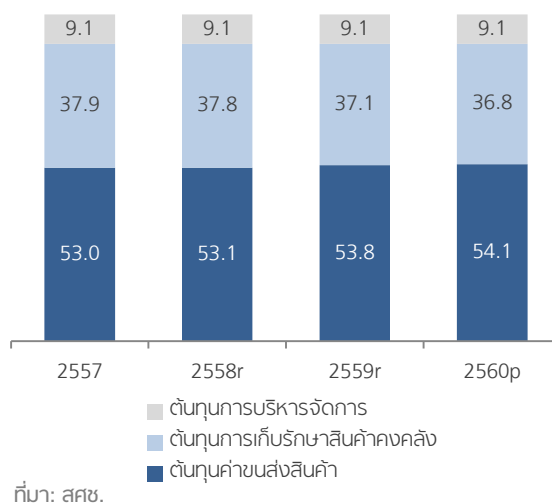
ทั้งนี้ ในปี 2560 มูลค่ารวมของต้นทุนโลจิสติกส์มีการขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามแนวโน้มการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม เนื่องจากภาพรวมของการส่งออกไปยังตลาดคู่ค้าที่สำคัญยังคงเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการขยายตัวของอุปสงค์ในประเทศ รวมทั้งการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการและการท่องเที่ยว

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปรับลดลงจากการปรับลดของสัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ โดยผู้ประกอบการมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ในขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังอยู่ในระดับคงที่ เนื่องจากผู้ประกอบการยังคงเลือกใช้การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยสูงเป็นหลักประกอบกับปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2560 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 54.1 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.8 ในปี 2559 รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 36.8 ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 37.1 ในปี 2559 และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 9.1

ภาพที่ 3 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์

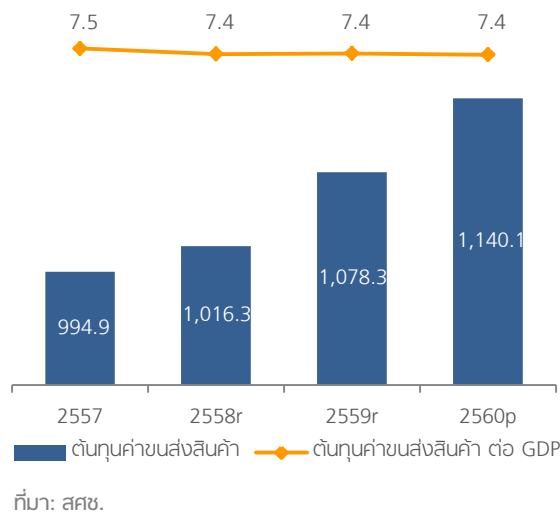


องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

ในปี 2560 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,140.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,078.3 พันล้านบาทในปี 2559 หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวร้อยละ 5.7 โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีมูลค่าสูงขึ้นเป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการส่งออกระหว่างประเทศ รวมทั้งปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในภาพรวมมีการปรับตัวเพิ่มขึ้น สรุปสาระสำคัญดังนี้

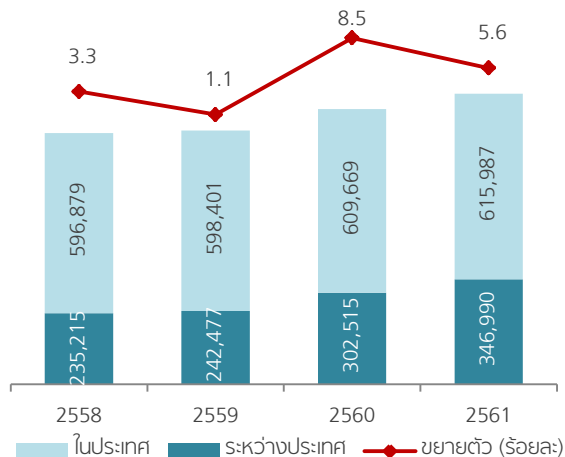
ภาพที่ 4 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า



(1) ปริมาณการขนส่งสินค้า

ปี 2560 การขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศมีปริมาณรวม 912,184 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 840,878 พันตันในปี 2559 หรือคิดเป็นอัตราการขยายตัวร้อยละ 8.5 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 1.9 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 24.8

ภาพที่ 5 อัตราการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้า



• ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ

ในปี 2560 ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ มีปริมาณรวม 609,669 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 598,401 พันตันในปี 2559 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.9 จากการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าทางน้ำ มีปริมาณ 113,876 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 101,221 พันตันในปี ก่อนหน้า หรือคิดเป็นร้อยละ 12.5 ประกอบด้วย การขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ 53,026 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 50,327 พันตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.4 จากการเพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าประเภท โลหะภัณฑ์ วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภค และ ผลผลิตทางการเกษตร (ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง) และการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล มีปริมาณ 60,850 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 50,894 พันตัน หรือ คิดเป็นร้อยละ 19.6 จากการเพิ่มขึ้นของการขนส่ง สินค้าประเภทโลหะและแร่ วัสดุก่อสร้าง หิน ดิน ททราย และเครื่องมืออุปกรณ์ การขนส่งสินค้า ทางราง และการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีอัตราการ ขยายตัวลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.0 และ 5.8 ตามลำดับ

สำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน มีปริมาณ 483,760 พันตัน ปรับลดลงเล็กน้อยจาก 484,358 พันตันในปี ก่อนหน้า หรือคิดเป็นร้อยละ 0.2 ทั้งนี้ผู้ประกอบการยังคงนิยมใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจาก สามารถตอบสนองความต้องการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Door-to-Door) ที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการเติบโต อย่างต่อเนื่องของธุรกิจ E-Commerce

ตารางที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2558	2559	2560	2561
ทางถนน	482,358	484,884	483,760	484,250
ขยายตัว (ร้อยละ)	3.7	0.5	-0.2	0.1
ทางราง	11,388	11,937	11,695	10,232
ขยายตัว (ร้อยละ)	5.4	4.8	-2.0	-12.5
ทางน้ำ	102,780	101,221	113,876	121,198
ขยายตัว (ร้อยละ)	6.2	-1.5	12.5	6.4
ลำน้ำภายในประเทศ	50,907	50,327	53,026	55,739
ขยายตัว (ร้อยละ)	1.6	-1.1	5.4	5.1
ชายฝั่งทะเล	51,872	50,894	60,850	65,459
ขยายตัว (ร้อยละ)	11.1	-1.9	19.6	7.6
ทางอากาศ	353	359	338	307
ขยายตัว (ร้อยละ)	-9.0	1.7	-5.8	-9.2
รวมทั้งหมด	596,879	598,401	609,669	615,987
ขยายตัว (ร้อยละ)	4.2	0.3	1.9	1.0

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

LOGISTICS INSIGHT 1:
สัดส่วนรูปแบบการขนส่งสินค้าในประเทศ

ปี 2560 การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงเป็นรูปแบบ การขนส่งหลักของประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.3 ปรับลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 81.0 ในปี 2559 รองลงมาได้แก่ การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งทะเล และลำน้ำภายในประเทศปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 10.0 และ 8.7 ตามลำดับ ในขณะที่ การขนส่งสินค้าทางรางและทางอากาศมีสัดส่วน ค่อนข้างคงที่ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.9 และ 0.1 ตามลำดับ

	2559	2560	2561
 ทางถนน	81.0%	79.3%	78.6%
 ทางราง	2.0%	1.9%	1.6%
 ลำน้ำ	8.4%	8.7%	9.1%
 ชายฝั่งทะเล	8.5%	10.0%	10.6%
 ทางอากาศ	0.1%	0.1%	0.1%

• ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในปี 2560 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีปริมาณ 302,515 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 242,477 พันตันในปี 2559 หรือคิดเป็นร้อยละ 24.8 จากการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าเกือบทุกรูปแบบการขนส่ง ยกเว้นการขนส่งทางอากาศที่มีสัดส่วนลดลงเล็กน้อย โดยการขนส่งทางน้ำซึ่งเป็นรูปแบบหลักของการขนส่งระหว่างประเทศ มีปริมาณ 268,017 พันตัน มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นจาก 202,104 พันตันในปีก่อนหน้า หรือคิดเป็นร้อยละ 28.1 จากการนำเข้าส่งออกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น การขนส่งทางถนนมีปริมาณ 33,447 พันตัน มีอัตราการขยายตัวเล็กน้อยจาก 32,293 พันตันในปีก่อนหน้า หรือคิดเป็นร้อยละ 3.6 ในขณะที่การขนส่งทางรางขยายตัวอย่างต่อเนื่อง มีปริมาณ 324 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 222 พันตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 45.9 จากการค้าขายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ อุปกรณ์และส่วนประกอบสำหรับยานยนต์เพื่อการเกษตร ยางพารา และไม้แปรรูป

ตารางที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (พันตัน)

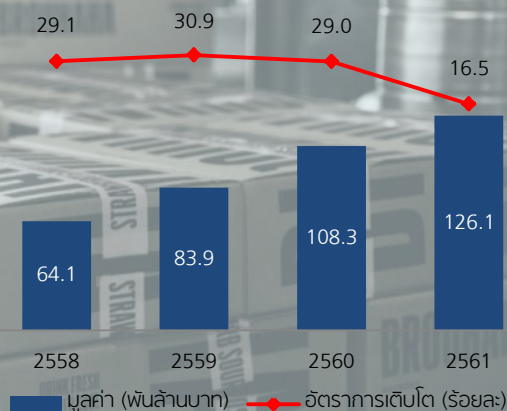
รูปแบบการขนส่ง	2558	2559	2560	2561
ทางถนน	32,297	32,293	33,447	33,185
ขยายตัว (ร้อยละ)	17.3	-0.0	3.6	-0.8
ทางราง	126	222	324	360
ขยายตัว (ร้อยละ)	57.5	76.2	45.9	11.1
ทางน้ำ	202,104	209,266	268,017	312,746
ขยายตัว (ร้อยละ)	-1.1	3.5	28.1	16.7
ทางอากาศ	688	736	727	699
ขยายตัว (ร้อยละ)	-1.1	7.0	-1.2	-3.9
รวมทั้งหมด	235,215	242,477	302,515	346,990
ขยายตัว (ร้อยละ)	1.1	3.1	24.8	14.7

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

LOGISTICS INSIGHT 2: มูลค่าธุรกิจ e-Commerce

ธุรกิจ e-Commerce ของประเทศไทยยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560 มีมูลค่า 2,762.5 พันล้านบาท เติบโตคิดเป็นร้อยละ 7.91 และในปี 2561 คาดว่าจะมีมูลค่า 3,150.2 พันล้านบาท เติบโตคิดเป็นร้อยละ 14.04 โดยปัจจัยหลักจากการลงทุนของผู้ประกอบการจากต่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น เช่น Alibaba และ JD (Jingdong) เป็นต้น โดยในธุรกิจสาขาการขนส่ง ในปี 2560 มีมูลค่า 108.3 พันล้านบาท เติบโตคิดเป็นร้อยละ 29.0 และในปี 2561 คาดว่าจะมีมูลค่า 126.1 พันล้านบาท เติบโตคิดเป็นร้อยละ 16.5 โดยมีผู้ประกอบการเข้ามาในตลาดมากขึ้น รวมทั้งการพัฒนาของผู้เล่นสำคัญ เช่น ไปรษณีย์ไทย Kerry และ Sokochan เป็นต้น

ภาพที่ 6 มูลค่าธุรกิจ e-Commerce
สาขาการขนส่ง



ที่มา: สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)

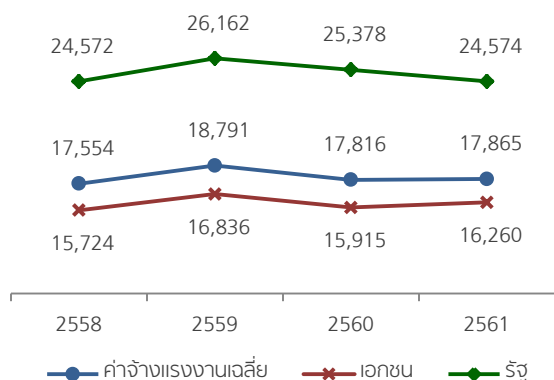
(2) ราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่ง

ในปี 2560 ภาพรวมของราคาปัจจัยการผลิตเพื่อการขนส่งปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2559 ทั้งราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 30 ของปัจจัยการผลิตหลักเพื่อการขนส่ง มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามราคาน้ำมันตลาดโลก

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนซึ่งสะท้อนต้นทุนของรูปแบบการขนส่งหลักของไทยพบว่า ปี 2560 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนมีค่าเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า โดยมีค่าเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 105.2 ปรับเพิ่มขึ้นจาก 103.9 ในปี 2559 เนื่องจากราคาน้ำมันที่เป็นต้นทุนหลักของการขนส่งปรับเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันตลาดโลก โดยดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนเพิ่มขึ้นในทุกหมวด ทั้งหมวดผลผลิตเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์จากเหมือง และผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยสินค้าสำคัญที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม และผลิตภัณฑ์เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์

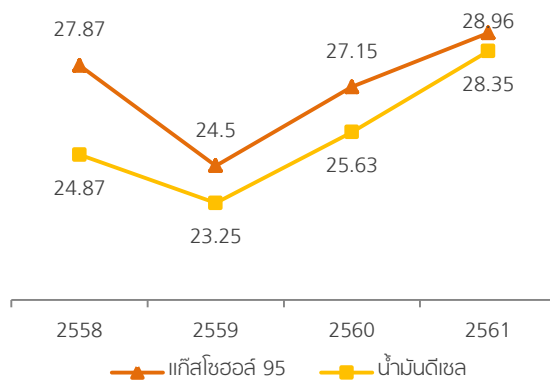
นอกจากนี้ ดัชนีค่าระวางเรือมีการปรับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของตลาดโลก

ภาพที่ 10 ค่าจ้างแรงงานในสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (บาทต่อเดือน)



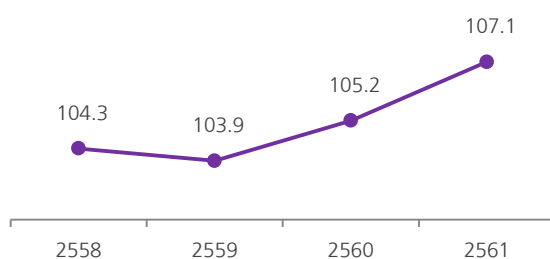
ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ภาพที่ 7 ราคาขายปลีกน้ำมัน (บาทต่อลิตร)



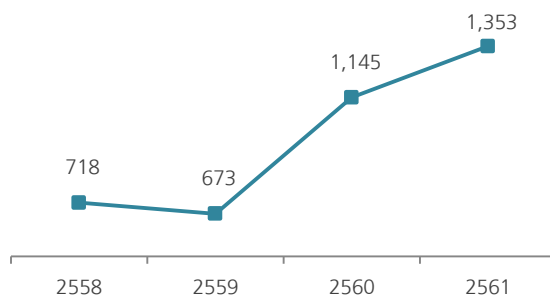
ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย.

ภาพที่ 8 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



ที่มา: สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ภาพที่ 9 ดัชนีค่าระวางเรือ (Baltic Dry Index)



ที่มา: Bloomberg

ในขณะที่ค่าจ้างแรงงานซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 9 ของปัจจัยการผลิตหลักเพื่อการขนส่ง ปรับลดลงเล็กน้อยทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน โดยในปี 2560 ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยของธุรกิจการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าอยู่ที่ 17,816 บาทต่อเดือน ลดลงจาก 18,791 บาทต่อเดือนในปี 2559 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.2

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ในปี 2560 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 774.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 743.1 พันล้านบาทในปี 2559 หรือคิดเป็นร้อยละ 4.3 โดยต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 760.0 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 730.1 พันล้านบาทในปี 2559 ขณะที่ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 14.9 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 13.0 พันล้านบาทในปี 2559 ทั้งนี้ พบว่ามีปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ดังนี้

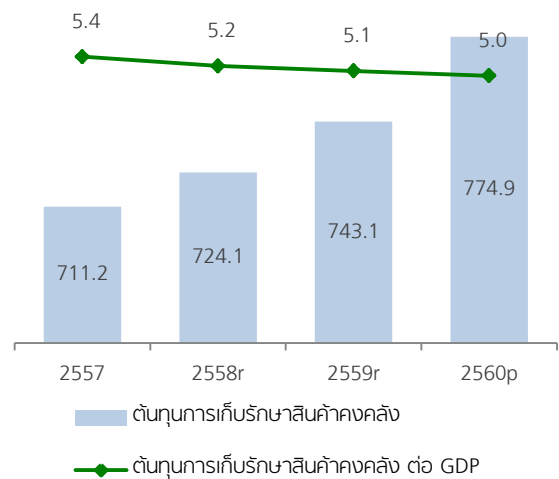
(1) การเพิ่มขึ้นของกิจกรรมด้านการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง

ในปี 2560 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมมีค่า 110.9 และดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 108.1 เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ซึ่งสะท้อนว่าธุรกิจมีสินค้าคงคลังไว้ในครอบครองในปริมาณที่เพิ่มขึ้น ทำให้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการถือครองสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจและการผลิตสินค้าของผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์การส่งออกที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ผู้ประกอบการมีการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการคลังสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP มีการปรับลดลง

(2) การปรับลดของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR)

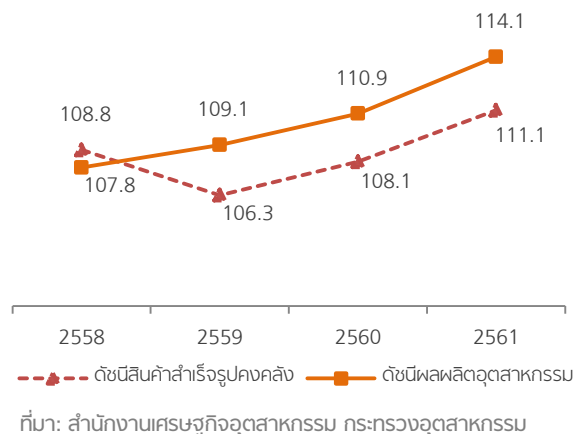
ปี 2560 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีปรับลดลงอยู่ที่ร้อยละ 6.03-6.60 เป็นไปในทิศทางเดียวกับอัตราดอกเบี้ยนโยบายของคณะกรรมการนโยบายการเงินที่มีการรักษาระดับความผ่อนคลายของนโยบายการเงินในปัจจุบันเพื่อที่จะสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศให้มีความต่อเนื่อง ภายใต้สภาวะเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวแต่ยังคงมีความไม่แน่นอนจากความกดดันของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน

ภาพที่ 11 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง



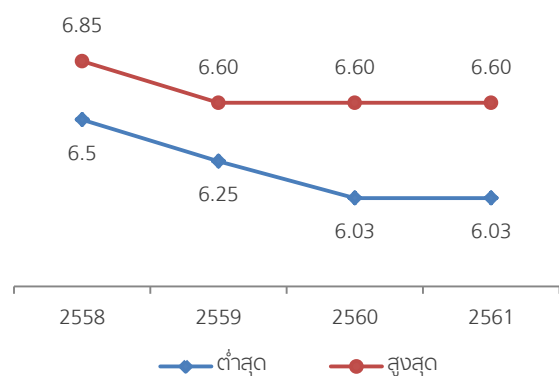
ที่มา: สศช.

ภาพที่ 12 ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมและดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ภาพที่ 13 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี MLR



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

LOGISTICS INSIGHT 3:**ระบบการจัดการคลังสินค้าพร้อมคลังสินค้าอัตโนมัติ****(Warehouse Management System with Automated Warehousing)**

ปัจจุบันประเทศอังกฤษมีการจัดการคลังสินค้ากับเคลื่อนด้วยหุ่นยนต์ซึ่งออกแบบโดย Ocado Technology โดยได้รับการขนานนามว่า “The Hive” (รังผึ้ง) รองรับหุ่นยนต์ได้มากกว่า 1,000 ตัว และสามารถประมวลผล 65,000 คำสั่งต่อสัปดาห์ โดยใช้ระบบเทคโนโลยี 4G ในการควบคุมซึ่งจะเคลื่อนที่ไปตามระบบกริดที่มีขนาดขนาดหลายเท่าของสนามฟุตบอล และมีความเร็วสูงสุด 4 เมตรต่อวินาที ทำหน้าที่เคลื่อนย้าย จัดเก็บสินค้า และสามารถรวบรวมคัดแยกและบรรจุสินค้าตามคำสั่งซื้อ ช่วยให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพ และมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น เกิดความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ อีกทั้งจะช่วยลดต้นทุนที่เกิดจากความผิดพลาดในการปฏิบัติงานได้อีกด้วย

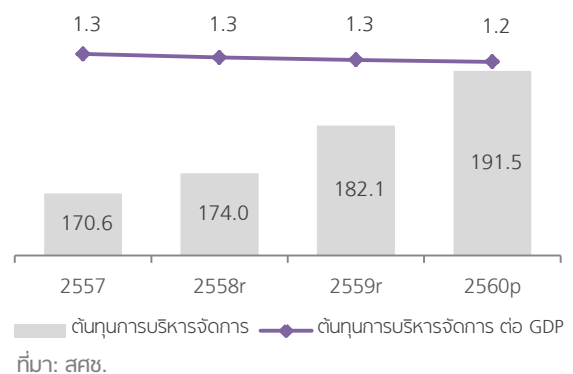


ที่มา: www.ocadotechnology.com

ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี 2560 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่าเท่ากับ 191.5 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 182.1 พันล้านบาทในปี 2559 หรือคิดเป็นร้อยละ 5.2 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

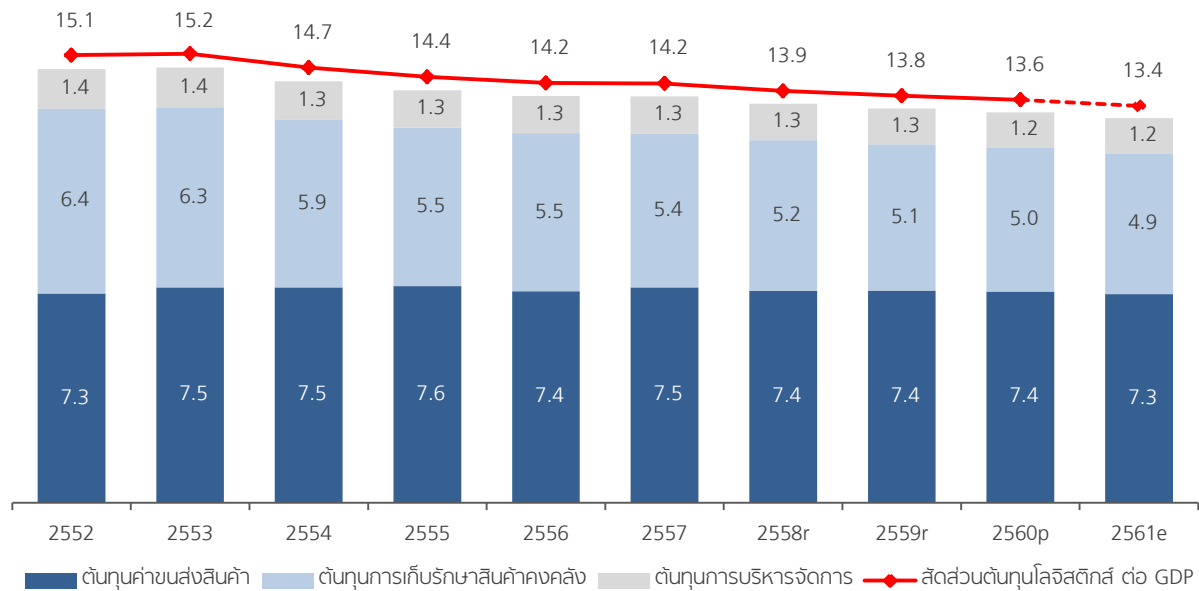
ภาพที่ 14 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์



สำหรับการคำนวณสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี สศช. อยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุงแบบจำลองภายใต้ **โครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย** เพื่อสำรวจและจัดเก็บข้อมูลที่นำมาใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ (1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) และข้อมูลท่าเรือเอกชน (2) ข้อมูลต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ในส่วนของค่า β หรือ ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการถือครองสินค้าคงคลัง อาทิ ค่าภาษี ค่าเสียหาย ค่าเสื่อมราคา และค่าประกัน โดยปัจจุบันประเทศไทยใช้สมมติฐานการคำนวณอยู่ที่ร้อยละ 19 (3) ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) ในส่วนที่ผู้ประกอบการมีการดำเนินกิจกรรมในคลังสินค้าของตนเอง (In-house) ซึ่งวิธีการคำนวณต้นทุนการบริหารคลังสินค้าของ สศช. ในปัจจุบัน ใช้เฉพาะข้อมูลที่ได้จากผู้ให้บริการคลังสินค้า (Outsource) เท่านั้น และ (4) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ (Administration Cost) ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยใช้สมมติฐานการคำนวณเท่ากับร้อยละ 10 ของผลรวมต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยอ้างอิงสมมติฐานของสหรัฐอเมริกาในช่วงปี 2533 –2542 โดยตั้งแต่ปี 2543 สหรัฐอเมริกาได้ปรับลดสัดส่วนของต้นทุนบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ลงเป็นร้อยละ 4 ทั้งนี้ เมื่อผลการศึกษาแล้วเสร็จ สศช. นำข้อมูลที่ได้มาประมวลผลและปรับปรุงสมมติฐานการคำนวณหรือตัวแปรที่ใช้เพื่อพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีความเหมาะสม ทันสมัย สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง และสะท้อนรูปแบบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2561

ภาพที่ 15 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP



ที่มา: สศช.

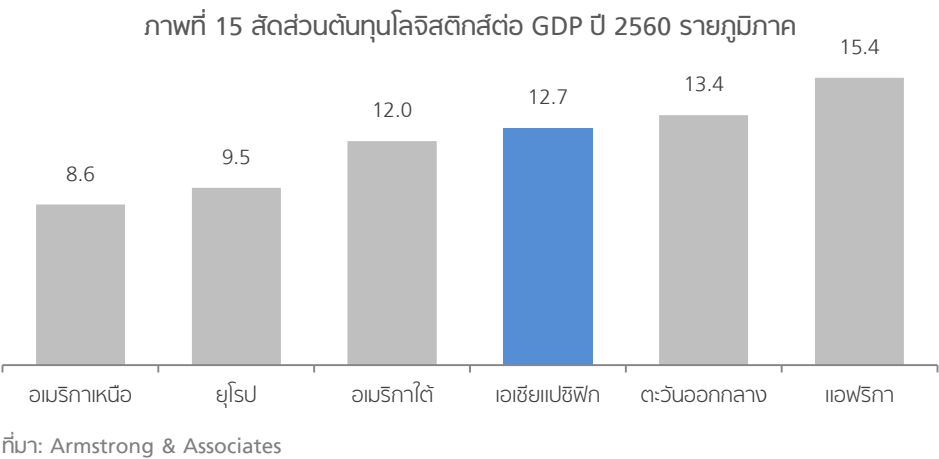
ในปี 2561 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยมีแนวโน้มลดลงเหลือร้อยละ 13.4 โดยคาดว่า ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามีแนวโน้มปรับลดลงเหลือสัดส่วนร้อยละ 7.3 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีแนวโน้มปรับลดลงเหลือสัดส่วน ร้อยละ 4.9 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนคงที่ ร้อยละ 1.2 ต่อ GDP

ทั้งนี้ ภาพรวมภาวะเศรษฐกิจไทยปี 2561 ยังคงปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการบริโภค และการลงทุนของภาคเอกชนเป็นหลัก รวมทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ภาพรวมภาคการขนส่ง และโลจิสติกส์ของไทยยังคงขยายตัว อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของการส่งออกในช่วงครึ่งปีหลังมีการชะลอตัว ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าและปริมาณการค้าโลกที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน และยังคงต้องพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่มีผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีความไม่แน่นอน

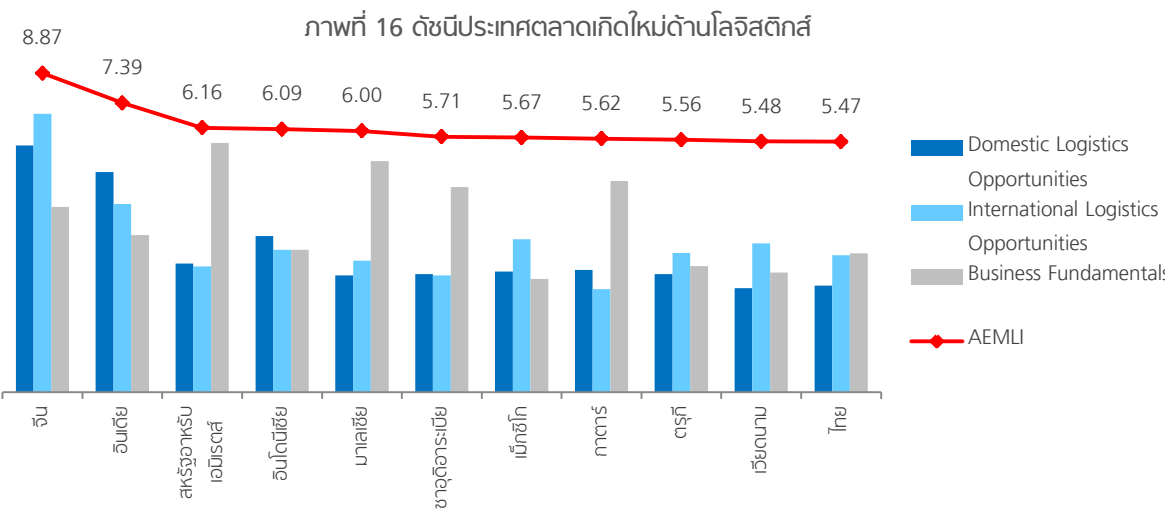


ส่วนที่ 2 ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ



จากผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associate ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์ (3PL) และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด โดยในปี 2560 พบว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของทุกประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 11.0 โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ 8.6 และ 9.5 ตามลำดับ ในขณะที่ ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.7



บริษัท Agility บริษัทชั้นนำด้านโลจิสติกส์ที่มีสาขากว่า 100 ประเทศทั่วโลกได้มีการเผยแพร่ผลการจัดอันดับดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) ในปี 2562 พบว่าจีนและอินเดียอยู่ดับดับที่ 1 และ 2 ตามลำดับ โดยประเทศไทยอยู่อันดับที่ 11 จาก 50 ประเทศทั่วโลก และเป็นที่น่าสังเกตว่าหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นตลาดเกิดใหม่ที่สำคัญและน่าสนใจสำหรับนักลงทุนที่จะเข้ามาดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์

กรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศชั้นนำด้านการบริหารจัดการและเทคโนโลยีด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ซึ่งประเทศส่วนใหญ่รวมทั้งประเทศไทยอ้างอิงการแบบจำลองคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก

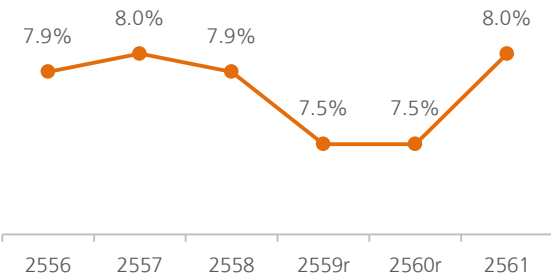
โดยในปี 2561 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 1,635.46 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.0 ของ GDP เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.5 ต่อ GDP ในปี 2560 โดยมูลค่าของต้นทุนปรับเพิ่มขึ้นในทุกองค์ประกอบโดยมีสาเหตุจากหลายปัจจัย โดยมีสาเหตุจากหลายปัจจัย อาทิ การเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้าคงคลังจากความต้องการที่ลดลงเนื่องจากความตึงเครียดของสถานการณ์สงครามการค้า การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายด้านแรงงานของพนักงานขับรถและพนักงานคลังสินค้า ประกอบกับปัจจัยราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐ พร้อมทั้งมีการลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น

ตารางที่ 4 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านเหรียญสหรัฐ)

ต้นทุนโลจิสติกส์ (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	มูลค่า	ขยายตัว (ร้อยละ)
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	1037.4	10.4
ทางถนน	668.8	10.1
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	104.9	8.7
ทางราง	88.4	12.9
ทางอากาศ	76.5	9.2
ทางน้ำ	45.7	12.8
ทางเรือ	53	12.7
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	493.7	14.8
ต้นทุนการบริหารจัดการ	104.4	6.4
รวม	1,635.5	11.4

ที่มา: CSCMP's 30th Annual State of Logistics Report

ภาพที่ 17 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของสหรัฐอเมริกา



ที่มา: CSCMP's 30th Annual State of Logistics Report

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ยังคงเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุดมีมูลค่า 1,037.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ มีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 10.4 โดยมีการขยายตัวในทุกรูปแบบการขนส่ง ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางมีอัตราการขยายตัวมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 12.9 โดยมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาการให้บริการที่รวดเร็วและแม่นยำมากขึ้น ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำมีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 12.8 โดยมีการปรับขึ้นอัตราค่าระวางเรือในช่วงครึ่งปีแรก ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่อมีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 12.7 จากการขนส่งก๊าซเพื่อการผลิตไฟฟ้าในประเทศและการส่งออกน้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนและต้นทุนการบริการไปรษณีย์และการสื่อสารมีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 10.1 และ 8.7 ตามลำดับ จากการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และปัจจัยราคาน้ำมันและค่าจ้างแรงงานที่มีการปรับตัวสูงขึ้นทำให้มีการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราค่าบริการในการขนส่งสินค้า สำหรับต้นทุนขนส่งสินค้าทางอากาศมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 9.2 จากปัจจัยต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีการปรับตัวสูงขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งยาและเวชภัณฑ์ และอุปกรณ์ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีมูลค่า 493.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 14.8 โดยมีปัจจัยสำคัญจากปริมาณสินค้าคงคลังที่เพิ่มขึ้นเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของธุรกิจ e-Commerce ที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องให้สามารถส่งสินค้าถึงมือลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว

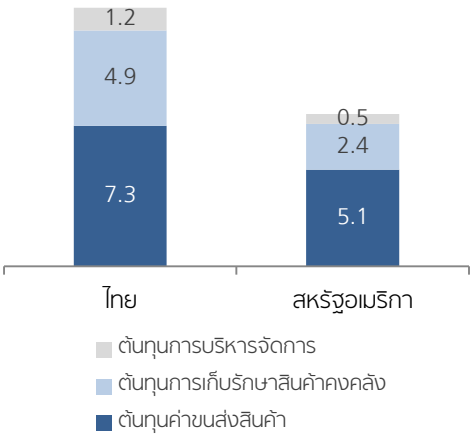
ต้นทุนการบริหารจัดการ มีมูลค่า 104.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 ซึ่งสอดคล้องกับทิศทางการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกา

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยและสหรัฐอเมริกามีความคล้ายคลึงกัน โดยต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบที่มีสัดส่วนมากที่สุด โดยผู้ประกอบการนิยมใช้การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม สหรัฐอเมริกามีการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางที่เป็นรูปแบบหลักในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ได้ดีกว่าประเทศไทย โดยในปี 2560 สหรัฐอเมริกามีสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศทางรางประมาณร้อยละ 12.39 ขณะที่ประเทศไทยมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.92 ของต้นทุนการขนส่งทั้งหมด

เมื่อพิจารณาต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการบริหารจัดการของสหรัฐอเมริกา คิดเป็นร้อยละ 2.9 ต่อ GDP หรือร้อยละ 36.6 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม ในขณะที่ต้นทุนดังกล่าวของประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 6.1 ต่อ GDP หรือคิดเป็นร้อยละ 46.0 ของของต้นทุนโลจิสติกส์รวม สะท้อนให้เห็นถึงโอกาสในการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการของผู้ประกอบการไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม

ภาพที่ 4 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยและสหรัฐอเมริกา ปี 2561



ที่มา: สศช.

ตารางที่ 5 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศของประเทศไทยและสหรัฐอเมริกา ปี 2560

ประเภท	USA	ไทย
ทางถนน	82.11%	79.35%
ทางราง	12.39%	1.92%
ทางน้ำ	5.46%	18.68%
ทางอากาศ	0.04%	0.05%
รวม	100%	100%

ที่มา: United States Department of Transportation และ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ส่วนที่ 3 แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ได้ถูกกำหนดไว้เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สำหรับใช้เป็นเครื่องในการติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ และเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นข้อมูลประกอบในการจัดทำแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องกับเป้าหมายและแนวทางการพัฒนา โดยมีข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะเร่งด่วน ดังนี้

1. เร่งรัดการพัฒนาและผลักดันการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตสินค้า แหล่งอุตสาหกรรม สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า และประตูการค้าที่สำคัญ อาทิ ท่าเรือ ท่าเรือบก สนามบิน และด่านชายแดน โดยผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำให้เป็นระบบการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

1.1 เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ปักจายสนับสนุน และสิ่งอำนวยความสะดวก

โดยเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายระบบรางให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงาน และพัฒนาปักจายสนับสนุนและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ ศูนย์กระจายสินค้า สถานีบรรจุและคัดแยกสินค้า ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร ระบบอาณัติสัญญาณ พร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์สนับสนุน อาทิ หัวรถจักรและล้อเลื่อน แคร่บรรทุก และอุปกรณ์ยกขนส่งสินค้าให้เพียงพอและพร้อมให้บริการได้อย่างเต็มรูปแบบ เมื่อโครงข่ายระบบรางแล้วเสร็จ นอกจากนี้ ควรวางแผนการบริหารจัดการและพัฒนารูปแบบการให้บริการที่สะดวกรวดเร็ว ตรงต่อเวลา และมีความน่าเชื่อถือ รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าบริการที่จูงใจให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาใช้ระบบรางให้เพิ่มมากขึ้น

1.2 พัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ชายฝั่งทะเล และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

ผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางลำน้ำ ชายฝั่งทะเล และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเร่งรัดการจัดหาผู้มาบริหารจัดการท่าเรือที่ภาครัฐได้ลงทุนไปแล้วและยังไม่มีผู้เข้ามาบริหารจัดการให้ได้โดยเร็ว พร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์และปักจายสนับสนุน อาทิ การจัดหาอุปกรณ์ยกขนส่งสินค้า และการบำรุงรักษาร่องน้ำให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มศักยภาพ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางน้ำ อาทิ การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และการพัฒนาท่าเรือบก ตลอดจนการพัฒนาพื้นที่หลังท่าให้เกิดกิจกรรมสนับสนุน

1.3 ส่งเสริมและพัฒนาโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางอากาศ

โดยส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะในสินค้าที่มีศักยภาพ รวมทั้งส่งเสริมการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากร (Free zone) บริเวณท่าอากาศยานโดยพัฒนาให้เกิดการดำเนินกิจกรรมสนับสนุนที่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าและบริการ เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 พัฒนาโครงข่ายทางถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงประตูการค้าที่สำคัญ

โดยพิจารณาเส้นทางการขนส่งสินค้าทางถนนที่เชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตสินค้าและประตูการค้าที่สำคัญ อาทิ ท่าเรือ ท่าเรือบก สนามบิน และด่านชายแดน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นๆ เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ

2.1 เร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์

โดยให้ครอบคลุมการเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งแบบ G2G G2B และ B2B พัฒนาและเชื่อมโยงกับระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System: PCS) ที่ท่าเรือและอากาศยานที่เป็นประตูการค้าที่สำคัญ รวมทั้งเร่งรัดการปรับลดขั้นตอน กระบวนการทำงาน และกฎระเบียบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศ

2.2 ส่งเสริมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการของผู้ประกอบการ

พัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีการประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า การบริหารคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง การพัฒนาระบบติดตามและตรวจสอบข้อมูลสินค้าและการตรวจสอบย้อนกลับ เพื่อช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของผู้ประกอบการ

3. พัฒนาระบบฐานข้อมูลใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

เนื่องจากประเทศไทยมีรูปแบบและระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีความหลากหลาย ไม่ต่อเนื่อง และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ดังนั้นจึงควรจำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งรัดการพัฒนาระบบฐานข้อมูลของตนเองให้พร้อมรองรับการเชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลกลางของประเทศในภาพรวม เพื่อสำหรับใช้เป็นเครื่องมือประกอบในการวิเคราะห์และจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ รวมทั้งใช้สำหรับการติดตาม ประเมินผล และวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ตารางแนบ 1: ต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2552 – 2561e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช

Appendix 1: Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2009-2018e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: พันล้านบาท Unit: Billion Baht

	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558r	2559r	2560p	2561e	
ต้นทุนโลจิสติกส์	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015r	2016r	2017p	2018e	Logistics Cost
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	705.5	812.7	850.3	932.2	953.4	994.9	1,016.3	1,078.3	1,140.1	1,189.0	Transportation Cost
ทางท่อ	28.1	29.9	36.5	39.4	35.6	49.6	43.6	51.9	47.7	45.7	Pipeline
ทางราง	2.1	2.1	1.9	2.1	2.1	1.8	1.9	2.1	2.1	2.0	Rail
ทางถนน	432.0	487.2	511.6	554.5	562.3	577.1	590.9	631.0	665.7	683.3	Road
ทางน้ำ	147.8	167.1	167.8	201.8	203.6	205.0	220.4	224.3	235.0	243.6	Water
ทางอากาศ	27.8	40.0	42.3	41.4	41.1	39.5	36.4	39.7	42.4	46.0	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	52.6	66.6	70.6	76.1	87.1	97.9	99.8	103.9	113.5	127.5	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	15.1	19.8	19.6	16.9	21.6	24.0	23.4	25.4	33.7	40.9	Postal Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	624.0	679.9	662.7	682.9	713.9	711.2	724.1	743.1	774.9	802.3	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	614.7	667.8	650.6	668.1	696.2	696.8	709.2	730.1	760.0	787.8	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	9.3	12.1	12.1	14.8	17.7	14.4	14.9	13.0	14.9	14.5	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	132.9	149.3	151.3	161.5	166.7	170.6	174.0	182.1	191.5	199.1	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,462.4	1,641.9	1,664.3	1,776.6	1,834.0	1,876.7	1,914.4	2,003.5	2,106.5	2,190.4	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	9,658.7	10,808.1	11,306.9	12,357.3	12,915.2	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,452.0	16,316.4	Gross Domestic Product (GDP)

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558r	2559r	2560p	2561e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.3	7.5	7.5	7.6	7.4	7.5	7.4	7.4	7.4	7.3	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	6.4	6.3	5.9	5.5	5.5	5.4	5.2	5.1	5.0	4.9	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.2	1.2	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	15.1	15.2	14.7	14.4	14.2	14.2	13.9	13.8	13.6	13.4	Logistics Costs to GDP

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDC

ตารางแนบ 2: ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2552 – 2561e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 2: Transportation Cost to GDP by Components from 2009-2018e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP Unit: Percent to GDP

ต้นทุนโลจิสติกส์	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558r	2559r	2560p	2561e	Logistics Cost
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015r	2016r	2017p	2018e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7.3	7.5	7.5	7.6	7.4	7.5	7.4	7.4	7.4	7.3	Transportation Cost
ทางท่อ	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	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	4.5	4.5	4.5	4.6	4.4	4.4	4.3	4.3	4.3	4.2	Road
ทางน้ำ	1.5	1.5	1.5	1.6	1.6	1.5	1.6	1.5	1.5	1.5	Water
ทางอากาศ	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	Air
บริการเกี่ยวกับการขนส่ง	0.5	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	Postal Services

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDC

ตารางแนบ 3: แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2552 – 2561e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 3: Trends of Logistics Costs Growth and GDP between 2009-2018e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อปี Unit: Percent

ต้นทุนโลจิสติกส์	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558r	2559r	2560p	2561e	Logistics Cost
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015r	2016r	2017p	2018e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	-12.8	15.2	4.6	9.6	2.3	4.4	2.1	6.1	5.7	4.3	Transportation Cost
ทางท่อ	48.7	6.4	22.1	7.9	-9.6	39.3	-12.2	19.1	-8.1	-4.2	Pipeline
ทางราง	-12.5	0.0	-9.5	10.5	0.0	-14.3	3.0	13.3	0.0	-4.8	Rail
ทางถนน	-14.8	12.8	5.0	8.4	1.4	2.6	2.4	6.8	5.5	2.6	Road
ทางน้ำ	-6.2	13.1	0.4	20.3	0.9	0.7	7.5	1.8	4.7	3.7	Water
ทางอากาศ	-36.8	43.9	5.7	-2.1	-0.7	-3.9	-7.9	9.1	6.8	8.5	Air
บริการเกี่ยวกับการขนส่ง	-17.9	26.6	6.0	7.8	14.5	12.4	1.9	4.1	9.2	12.3	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และการสื่อสาร	-2.6	31.1	-1.0	-13.8	27.8	11.1	-2.5	8.5	32.7	21.4	Postal Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	-10.5	9.0	-2.5	3.0	4.5	-0.4	1.8	2.6	4.3	3.5	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	-10.8	8.6	-2.6	2.7	4.2	0.1	1.8	2.9	4.1	3.7	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	14.8	30.1	0.0	22.3	19.6	-18.6	3.5	-12.8	14.6	-2.7	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	-11.8	12.3	1.3	6.7	3.2	2.3	2.0	4.6	5.2	4.0	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	-11.7	12.3	1.4	6.7	3.2	2.3	2.0	4.7	5.1	4.0	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	-0.5	11.9	4.6	9.3	4.5	2.4	3.9	5.9	6.2	5.6	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDC



คณะทำงานต้นกุ่มโลจิสติกส์

- กองบัญชีประชาชาติ
- กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100

E-mail : logistic@nesdc.go.th

Website : bit.ly/รายงานต้นกุ่มโลจิสติกส์

Tel. 0 2280 4085 ext. 5710, 5715