



2020

รายงานโลจิสติกส์ ของประเทศไทย

ประจำปี 2563

สำนักงานสภาพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

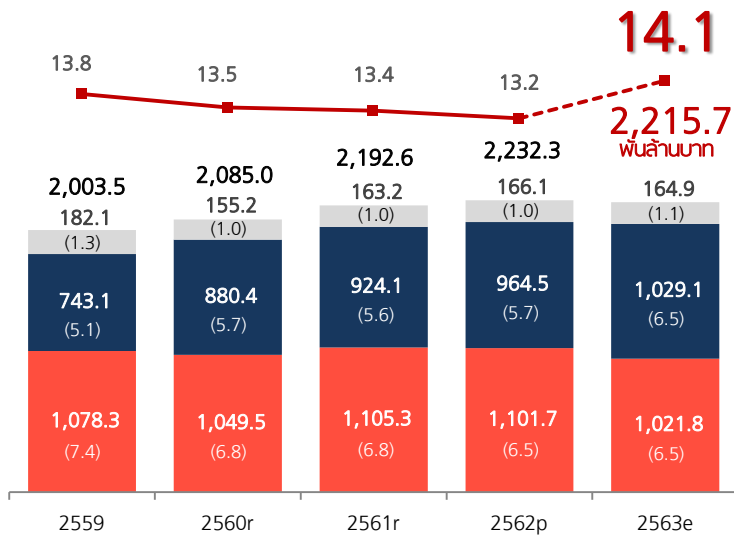
1
SNAPSHOT

3
Executive Summary

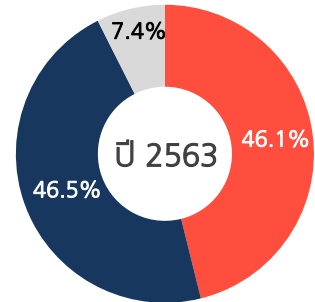
5
ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

16
ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

19
แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย



โครงสร้างมูลค่า ต้นทุนโลจิสติกส์



■ ต้นทุนการขนส่งสินค้า ■ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ■ ต้นทุนการบริหารจัดการ ■ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP (ร้อยละ)

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

2,215.7

พันล้านบาท - 0.7% ▼

มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ปี 2563 คาดว่าขยายตัวลดลง เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการหดตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ณ ราคาประจำปี

14.1%

+ 0.9% ▲

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2563 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดย GDP มีอัตราการเติบโตที่ลดลงมากกว่ามูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งมาจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง

LOGISTICS SNAPSHOT 2020





ปัจจัยด้านการขนส่งสินค้า

ดัชนีการส่งสินค้า

93.47

- 9.0% ▼

ดัชนีค่าบริการ
ขนส่งสินค้าทางถนน

104.4

- 2.3% ▼

ภาพรวมการส่งสินค้าในปี 2563 ปรับลดลงจากปีก่อนหน้า โดยลดลงทั้งดัชนีการส่งสินค้า ซึ่งสะท้อนปัจจัยด้านปริมาณ และดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งสะท้อนปัจจัยด้านราคาค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนที่เป็นหมวดการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ

ปัจจัยด้านการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ดัชนีอัตราส่วน
สินค้าสำเร็จรูปคงคลัง

155.8

+ 16.1 ▲

อัตราการใช้กำลังการผลิต

61.0

- 8.0 ▼

MLR

5.41-
5.78

ต้นทุนการถือครองสินค้าเพิ่มขึ้น โดยดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง ซึ่งวัดการเปลี่ยนแปลงของสัดส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังต่อปริมาณการจำหน่ายสินค้า มีค่าเพิ่มขึ้น ในขณะที่อัตราการใช้กำลังการผลิตลดลง สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการประสบปัญหาในการระบายสินค้าคงคลังที่มีอยู่เดิม แม้จะมีการปรับลดกำลังการผลิตภายหลังจากเริ่มมองเห็นทิศทางเศรษฐกิจที่ชะลอตัว

MLR ปรับลดลง ตามอัตราดอกเบี้ยนโยบายของคณะกรรมการนโยบายการเงิน

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

477.4 พันล้านบาท

- 2.0% ▼

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์
ปรับลดลงจากปีก่อนหน้า

ปี 2563 คาดว่ามีมูลค่า 477.4 พันล้านบาท หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.0 จากมูลค่า 487.0 พันล้านบาทในปี 2562



บทสรุปผู้บริหาร

Executive Summary

ส่วนที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

- ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย
 - ในปี 2562 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,232.3 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้า หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 1.81 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศที่เติบโตแบบชะลอตัว จากความผันผวนของเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน
 - ในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่า ประมาณ 2,215.7 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.1 ต่อ GDP โดยมีมูลค่าลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนหน้า หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.7 ปรับลดลงตามการหดตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศและเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงในหลายประเทศทั่วโลก ทั้งนี้เศรษฐกิจในประเทศมีอัตราการเติบโตที่ลดลงมากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง
- แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในปี 2564 มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น จากกิจกรรมทางเศรษฐกิจและอุปสงค์ในประเทศที่กลับมาขยายตัวและการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปรับลดลงอยู่ที่ร้อยละ 13.8-14.0 ต่อ GDP อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องประเมินปัจจัยเสี่ยง โดยเฉพาะความยืดหยุ่นของการระบาดของ COVID-19 รวมทั้งแนวโน้มการปรับเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันและค่าระวางเรือ
- มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ ในปี 2563 คาดว่ามีมูลค่า 477.4 พันล้านบาท ลดลงจาก 487.0 พันล้านบาทในปี 2562 หรือลดลงเล็กน้อยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.0 จากสถานการณ์ COVID-19 ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับรูปแบบวิธีดำเนินการให้สอดคล้องสถานการณ์ ซึ่งมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

ส่วนที่ 2 ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

- **สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ** จากผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associate ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์ และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด พบว่าในปี 2562 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของทุกประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 10.7 โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ 8.4 และ 8.7 ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.8
- **อันดับดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI)** ในปี 2564 ประเทศไทยอยู่อันดับที่ 11 จาก 50 ประเทศทั่วโลก ตกลงมาจากอันดับที่ 9 จากปีก่อนหน้า ทั้งนี้เป็นที่น่าสังเกตว่าเวียดนามอยู่อันดับที่ 8 ดีขึ้น 3 อันดับจากปีก่อนหน้า จากการเป็นทางเลือกที่มีความคุ้มค่าสามารถเชื่อมโยงไปยังจีนซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ และความสามารถในการบริหารจัดการ COVID-19 ทำให้ภาคการผลิตและการส่งออกกลับมาฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็ว
- **กรณีศึกษาของสหรัฐอเมริกา** ในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวม 1,557.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.0 จากปีก่อนหน้า หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4 ต่อ GDP โดยในช่วงครึ่งปีแรกได้รับผลกระทบจากการหยุดชะงักของกิจกรรมทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยเฉพาะต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และเริ่มกลับมาปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง จากมาตรการช่วยเหลือของภาครัฐและการปรับตัวของภาคธุรกิจ

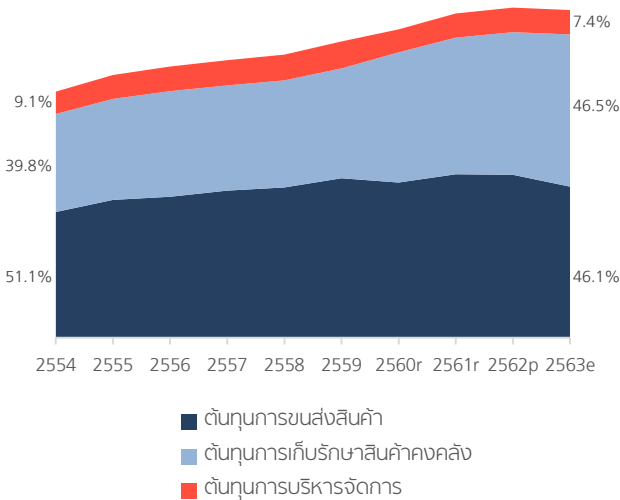
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาในระยะต่อไป

1. **ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจและการให้บริการรองรับการค้าในรูปแบบ e-Commerce** โดยส่งเสริมผู้ประกอบการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน และสนับสนุนผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบวิธีการดำเนินธุรกิจและการให้บริการโลจิสติกส์รองรับการค้าในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)
2. **บูรณาการและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ที่เป็นปัจจุบันและทันต่อสถานการณ์ โดยเฉพาะในภาวะฉุกเฉิน** โดยพัฒนาแพลตฟอร์มบูรณาการข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ รวมทั้งระเบียบและวิธีปฏิบัติของประเทศคู่ค้าโดยเฉพาะในภาวะฉุกเฉิน เพื่อใช้ในการวางแผนบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจและเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงได้ทันต่อสถานการณ์
3. **บริหารจัดการและผลักดันการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุน** โดยเฉพาะการใช้โครงข่ายระบบรางให้เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าหลักของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพร่วมกับระบบสนับสนุนและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์อื่นๆ โดยมุ่งเน้นให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและพัฒนาการให้บริการ รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้าตลอดกระบวนการ โดยเร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window ให้รองรับการทำธุรกรรมระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐ (B2G) ครบทุกรายสินค้าและทุกรายธุรกรรม รวมทั้งผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มรูปแบบ ตลอดจนพัฒนาการเชื่อมโยงกับแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศ (NDTP)

ส่วนที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

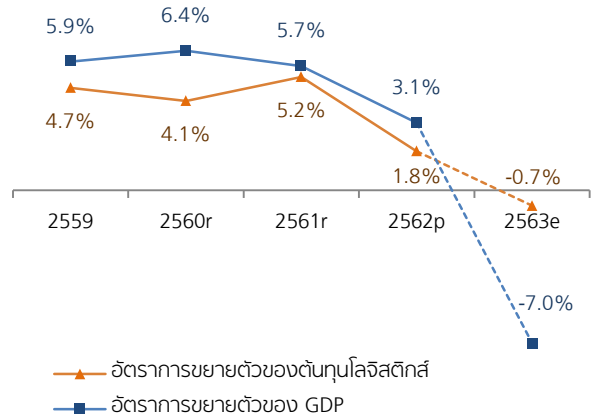
1. ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์

ภาพที่ 1 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ภาพที่ 2 แนวโน้มการขยายตัวของ ต้นทุนโลจิสติกส์และ GDP ณ ราคาประจำปี



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

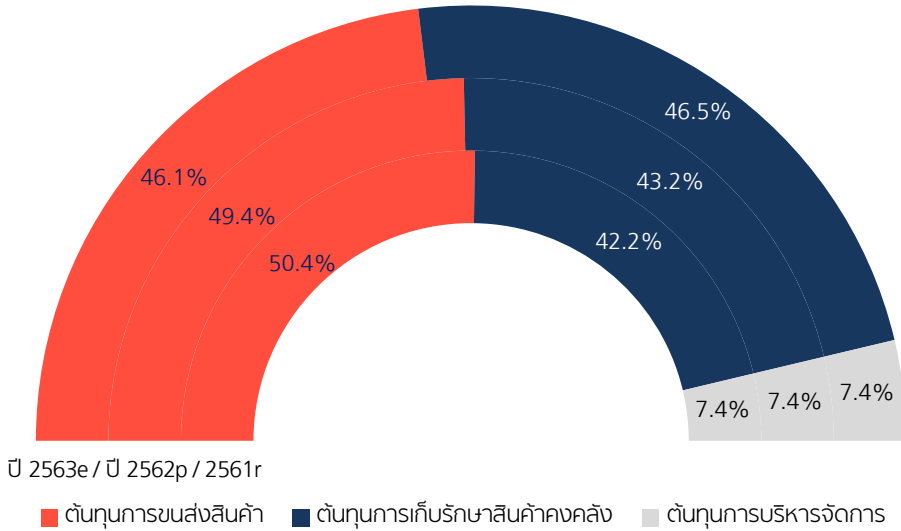
ในปี 2562 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,232.3 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากมูลค่า 2,192.6 พันล้านบาทในปี 2561 หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 1.8 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,101.7 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 964.5 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.7 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่า 166.1 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีก่อนหน้าเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศที่เติบโตแบบชะลอตัว จากความผันผวนของเศรษฐกิจโลกที่ได้รับผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่ารวม 2,215.7 พันล้านบาท ลดลงจากปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 0.7 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.1 ต่อ GDP มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,021.8 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,029.1 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า 164.9 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.1 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ปรับลดลงตามการหดตัวของภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการหยุดชะงักของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงในหลายประเทศทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทย ทำให้การเคลื่อนไหวของต้นทุนโลจิสติกส์มีความผันผวนค่อนข้างมาก โดยเศรษฐกิจในประเทศมีอัตราการเติบโตที่ลดลงมากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง

2. โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์

ในปี 2563 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงไปจากปีก่อนหน้า ที่ต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุด โดยมีปัจจัยหลักจากการหยุดชะงักของกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศและการหดตัวของการส่งออกสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการ โดยในปี 2563 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.4 ของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 43.2 ในปี 2562 รองลงมาคือต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.1 ลดลงจากร้อยละ 49.4 ในปี 2562 และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ คิดเป็นสัดส่วนคงที่ร้อยละ 7.4

ภาพที่ 3 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์



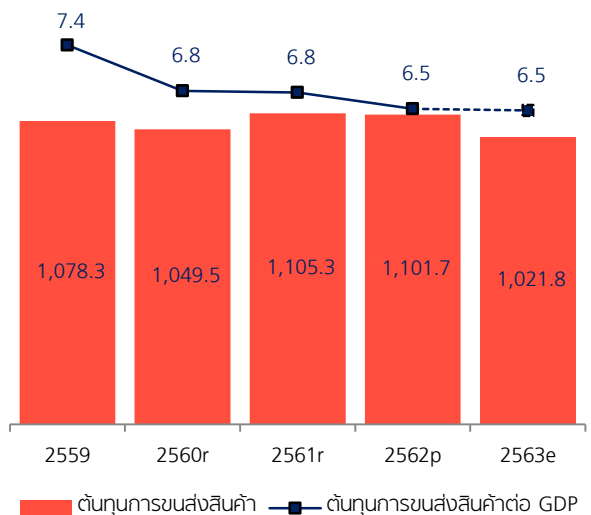
ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

3. องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ในปี 2563 ต้นทุนการขนส่งสินค้า มีมูลค่า 1,021.8 พันล้านบาท ลดลงจาก 1,101.7 พันล้านบาท ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 7.3 โดยต้นทุนการขนส่งสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ทั้งนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับลดลงรวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกลไกสภาวะเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม สรุปสาระสำคัญดังต่อไปนี้

ภาพที่ 4 ต้นทุนการขนส่งสินค้า (พันล้านบาท)



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

(1) ปริมาณการขนส่งสินค้า

ปริมาณการขนส่งสินค้าปรับลดลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2563 ดัชนีการส่งสินค้านี้มีค่า 93.47 ลดลงจาก 102.71 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามการหดตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ โดยพิจารณาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

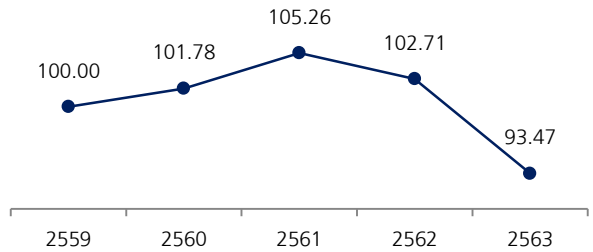
• การผลิต

ปริมาณการผลิตสินค้าในภาพรวมของประเทศลดลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2563 ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรมีค่า 135.2 ลดลงจาก 143.2 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.6 โดยเฉพาะในสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว อ้อย สับปะรด ปาล์มน้ำมัน ถั่วเหลือง และกุ้งขาว และดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมมีค่า 91.9 ลดลงจาก 102.0 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.9 โดยเฉพาะในสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ น้ำตาล เครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ เสื้อผ้าและสิ่งทอ เครื่องหนัง ยางและพลาสติก ยานยนต์ และเครื่องจักร

• การค้าระหว่างประเทศ

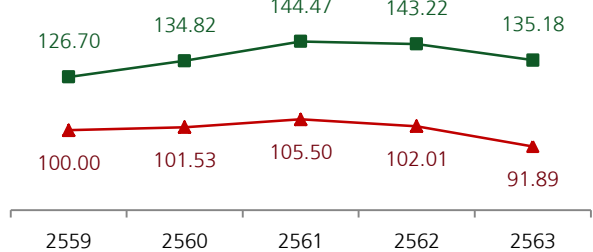
ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าในภาพรวมลดลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2563 ดัชนีปริมาณสินค้าเข้ามีค่า 89.8 ลดลงจาก 100.3 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 10.5 และดัชนีปริมาณสินค้าออกมีค่า 99.5 ลดลงจาก 105.6 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.8 นอกจากนี้ การค้าระหว่างประเทศมีมูลค่าประมาณ 13,660 พันล้านบาท ลดลงจาก 15,054 พันล้านบาทในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.3 โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศที่สำคัญ ได้แก่ สหภาพยุโรป ASEAN ตะวันออกกลาง และ BIMSTEC

ภาพที่ 5 ดัชนีการส่งสินค้า



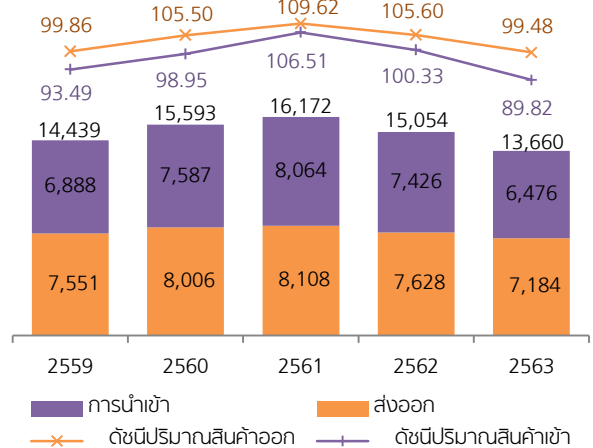
ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ภาพที่ 6 ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ภาพที่ 7 ดัชนีปริมาณสินค้าขาออกและมูลค่านำเข้าส่งออก

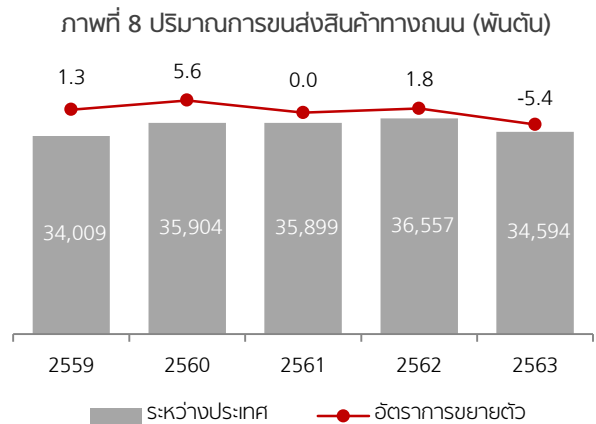


ที่มา: กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทย



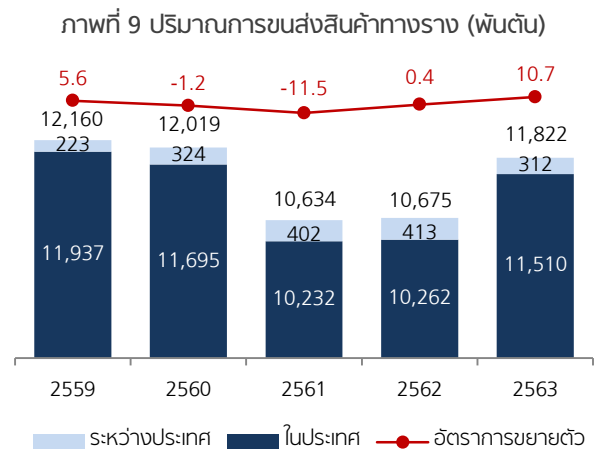
• การขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

การขนส่งสินค้าทางถนน มีแนวโน้มลดลงจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ประกอบกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าและการปิดด่านพรมแดนชั่วคราว โดยในปี 2563 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณ 34,594 พันตัน ลดลงจาก 36,557 พันตันในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.4



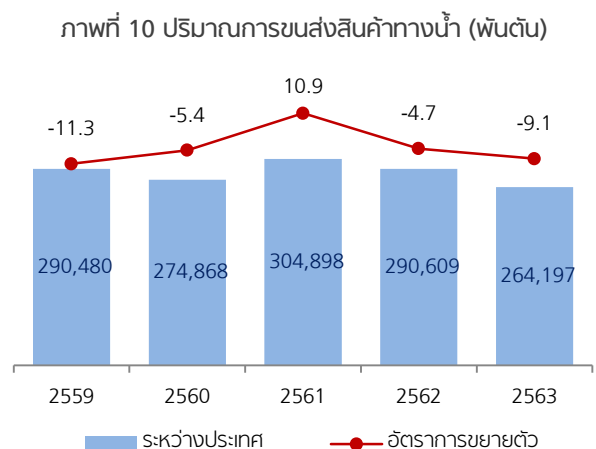
ที่มา: กรมศุลกากร ประมวลผลโดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

การขนส่งสินค้าทางราง ในปี 2563 มีปริมาณรวม 11,822 พันตัน เพิ่มขึ้นจาก 10,675 พันตันในปี 2562 หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 10.7 โดยที่ผ่านมามีภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบรางเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า อาทิ การพัฒนารถไฟทางคู่ทั่วประเทศ การพัฒนาโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) และการปรับลดค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทางราง



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร ประมวลผลโดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

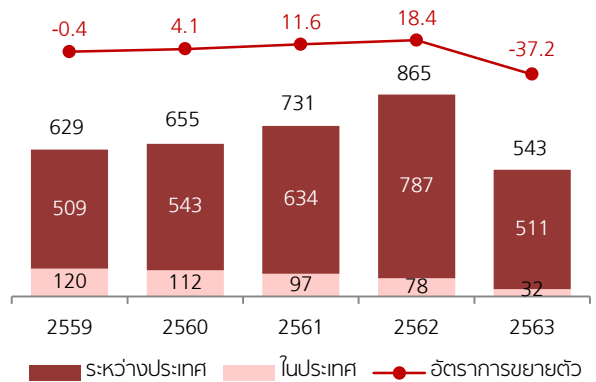
การขนส่งสินค้าทางน้ำมีแนวโน้มลดลง ในปี 2563 การขนส่งระหว่างประเทศมีปริมาณ 264,197 พันตัน ลดลงจาก 290,609 พันตันในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 9.1 ได้รับผลกระทบจากมาตรการควบคุมการนำเข้าส่งออกสินค้าของประเทศคู่ค้า รวมทั้งการขาดแคลนตู้สินค้าเปล่าของผู้ประกอบการเนื่องจากสายการบินเรือกำหนดเส้นทางและความถี่ของการเดินเรือที่จำกัด และการตกค้างของตู้สินค้าที่ประเทศปลายทางจากสถานการณ์ที่มีการระบาดของ COVID-19 โดยในปี 2563 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง มีปริมาณ 5.60 ล้าน TEU ลดลงจาก 7.98 ล้าน TEU ในปี 2562 หรือมีลดลงคิดเป็นร้อยละ 29.8



ที่มา: กรมศุลกากร ประมวลผลโดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

การขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปี 2563 มีปริมาณรวม 543 พันตัน ลดลงจาก 865 พันตันในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 37.2 ส่วนหนึ่งมาจากมาตรการจำกัดการเดินทางเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดในช่วงสถานการณ์ COVID-19 ทำให้มีการปรับลดเที่ยวบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าในภาพรวม

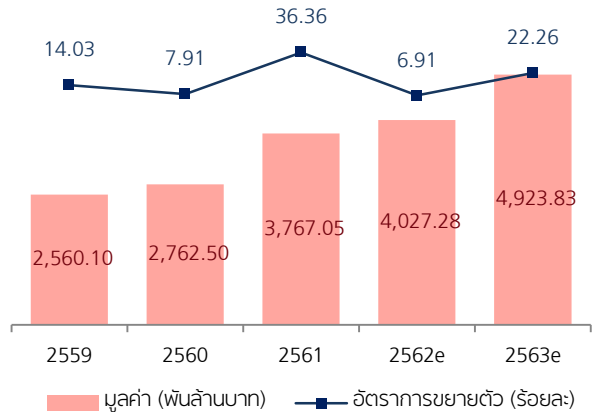
ภาพที่ 11 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (พันตัน)



ที่มา: กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมศุลกากรประมวลผลโดยสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ผู้บริโภคนิยมซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์เพิ่มมากขึ้น ทำให้ความต้องการขนส่งแบบ Door-to-Door และ Last-mile Delivery เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจ e-Commerce เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมูลค่าธุรกิจ e-Commerce ของประเทศไทยในปี 2562 คาดว่ามีมูลค่า 4,027.28 พันล้านบาท ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 6.91 และในปี 2563 คาดว่าจะมีมูลค่า 4,923.83 พันล้านบาท ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 22.26 ส่งผลให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับตัวให้สามารถรองรับการดำเนินธุรกิจผ่านช่องทางออนไลน์เพื่อรองรับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่มีการเปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับสถานการณ์มากขึ้น

ภาพที่ 12 มูลค่าธุรกิจ e-Commerce



ที่มา: สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)

LOGISTICS INSIGHT 1: Lao-China Railway

รถไฟสายลาว-จีนเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา China-Indochina Economic Corridor ของจีนภายใต้โครงการ China's Belt and Road Initiative (BRI) เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ (คุนหมิง) มาถึง สปป.ลาว สิ้นสุดที่เวียงจันทน์ ระยะทางรวมประมาณ 422 กิโลเมตร ส่วนใหญ่ถูกออกแบบให้เป็นรถไฟทางเดี่ยว (Single Track) ความกว้าง 1.435 เมตร (Standard gauge) มีความเร็วประมาณ 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง ปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จไปมากกว่า 90% มีกำหนดเปิดให้บริการได้ในวันที่ 2 ธันวาคม 2564 โดยคาดว่าจะทำให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างจีนและไทย รวมทั้งสนับสนุนการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในอนาคต

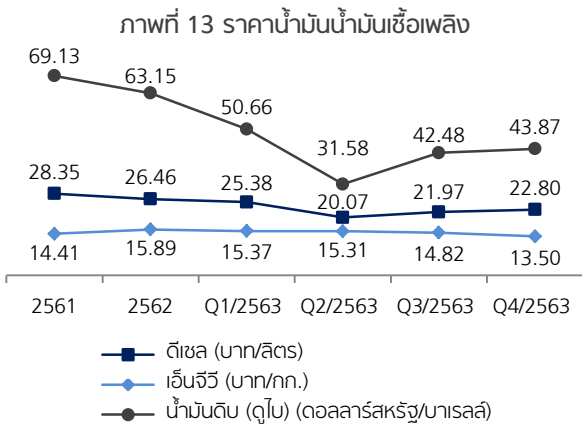


ที่มา: <http://www.xinhuanet.com>

(2) ปัจจัยราคาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

• ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง

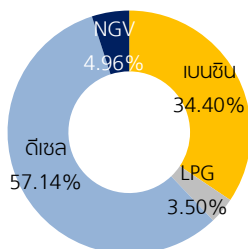
ราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2563 น้ำมันดีเซลมีราคาขายปลีกเฉลี่ยอยู่ที่ 22.56 บาทต่อลิตร ลดลงจาก 26.46 บาทต่อลิตรในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 14.7 โดยเฉพาะในไตรมาสที่ 2 โดยปรับลดลงเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับราคาน้ำมันตลาดโลกจากการลดลงของกิจกรรมทางเศรษฐกิจส่งผลให้ความต้องการใช้น้ำมันลดลง สำหรับก๊าซเอ็นจีวีมีราคาขายปลีกเฉลี่ยอยู่ที่ 14.75 บาทต่อกิโลกรัม ลดลงจาก 15.89 บาทต่อกิโลกรัม หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 7.2 ส่วนหนึ่งมาจากมาตรการกำหนดเพดานราคาก๊าซเอ็นจีวีของภาครัฐ ประกอบกับการปรับโครงสร้างราคาก๊าซเอ็นจีวีในช่วงครึ่งปีหลัง



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย และ Federal Reserve Economic Data

ทั้งนี้ ในปี 2563 มีสัดส่วนการใช้น้ำมันดีเซลคิดเป็นร้อยละ 57.0 และสัดส่วนการใช้น้ำมันเอ็นจีวีคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคการขนส่งทางบก

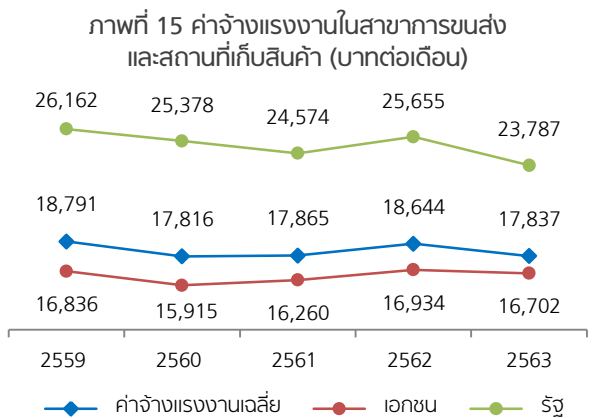
ภาพที่ 14 สัดส่วนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคการขนส่งทางบก



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

• ค่าจ้างแรงงาน

ค่าจ้างแรงงานเฉลี่ยของธุรกิจการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าในปี 2563 อยู่ที่ 17,837 บาทต่อเดือน ลดลงจาก 18,644 บาทต่อเดือนในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.3 จากชั่วโมงการทำงานต่อวันที่ลดลง จากมาตรการกำหนดเวลาในการออกนอกเคหสถาน (Curfew) และมาตรการการปฏิบัติงานที่พักอาศัย (Work From Home) ภายใต้สถานการณ์ COVID-19 ทั้งนี้ ค่าจ้างแรงงานของภาครัฐสูงกว่าภาคเอกชน จากการสำรวจค่าจ้างแรงงานของภาครัฐนับรวมแรงงานรัฐวิสาหกิจ ในขณะที่ภาคเอกชนได้นับรวมแรงงานไร้ฝีมือ (Unskilled Labor) ซึ่งได้รับค่าแรงขั้นต่ำ



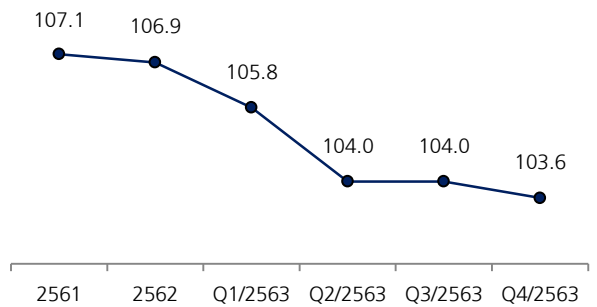
ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ

และเมื่อพิจารณาภาพรวมการจ้างงานในสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าในปี 2563 มีการจ้างงานรวมจำนวน 1.33 ล้านคน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 1.30 ล้านคนในปี 2562 หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 1.94 ส่วนหนึ่งมาจากการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้าปรับตัวดีขึ้น สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป โดยเฉพาะการสั่งซื้อสินค้าแบบออนไลน์ที่เพิ่มมากขึ้น

• **ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน**

ในปี 2563 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนมีค่าเฉลี่ยลดลง โดยมีค่าเฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ 104.4 ลดลงจาก 106.9 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.3 โดยลดลงต่อเนื่องเกือบทุกไตรมาส จากการปรับลดราคาน้ำมันและความต้องการขนส่งสินค้าที่ลดลงจากการหดตัวของการผลิตและการนำเข้าส่งออก โดยดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนลดลงในทุกหมวด ทั้งในหมวดผลผลิตเกษตรกรรม ผลิตภัณฑ์จากเหมือง และผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม อาทิ ผลผลิตเกษตร ปศุสัตว์ และป่าไม้ แร่โลหะและแร่อื่น ๆ และผลิตภัณฑ์อาหาร เครื่องดื่มและยาสูบ

ภาพที่ 16 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน

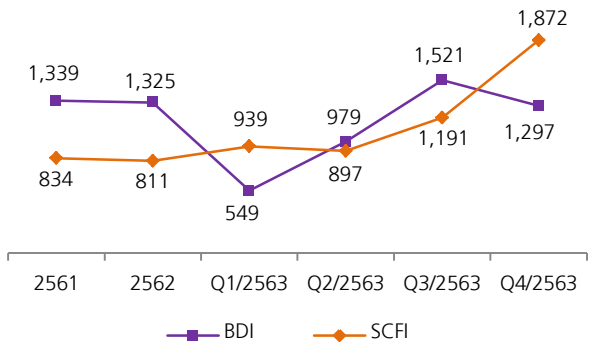


ที่มา: สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

• **ดัชนีค่าระวางเรือ**

ปี 2563 ดัชนีค่าระวางเรือปรับเพิ่มสูงขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง และยังคงมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อพิจารณา Baltic Dry Index (BDI) ที่แสดงค่าเฉลี่ยราคาค่าระวางเรือสินค้าเทกอง (Dry Bulk) จากผู้ประกอบการสายการเดินเรือในเส้นทางสำคัญทั่วโลก ในปี 2563 พบว่าปรับลดลงในช่วงไตรมาสแรกที่ COVID-19 เริ่มแพร่ระบาด ทำให้ห่วงโซ่อุปทานของโลก (Global Supply Chain Disruption) หยุดชะงัก รวมทั้งหลายประเทศมีมาตรการจำกัดการเดินทาง และการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะเส้นทางที่มายังจีน อย่างไรก็ตาม BDI กลับมาปรับตัวสูงขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 2 เป็นต้นมา เนื่องจากผู้ประกอบการในหลายประเทศเริ่มมีการปรับตัว รวมทั้งสถานการณ์การแพร่ระบาดในจีนเริ่มคลี่คลาย ทำให้เศรษฐกิจโลกเริ่มกลับมาฟื้นตัว ประกอบกับปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเป็นฤดูกาลในการเก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตร

ภาพที่ 17 ดัชนีค่าระวางเรือ



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

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณา Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) ที่แสดงค่าเฉลี่ยราคาค่าระวางเรือตู้สินค้า (Container) จากผู้ประกอบการสายการเดินเรือในเส้นทางสำคัญทั่วโลก ในปี 2563 พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีหลัง เนื่องจากสายการเดินเรือปรับลดเที่ยวเรือให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ประกอบกับหลายประเทศยกเลิกมาตรการล็อกดาวน์ ทำให้มีความต้องการสินค้าเพิ่มขึ้น รวมทั้งประเทศปลายทางผู้ส่งออกที่สำคัญอย่างสหรัฐอเมริกาและยุโรปยังคงมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ใช้ระยะเวลามากขึ้นในการหมุนเวียนตู้สินค้าเปล่ากลับมายังประเทศต้นทาง จึงทำให้ตู้สินค้าเปล่าขาดแคลน ส่งผลให้ค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

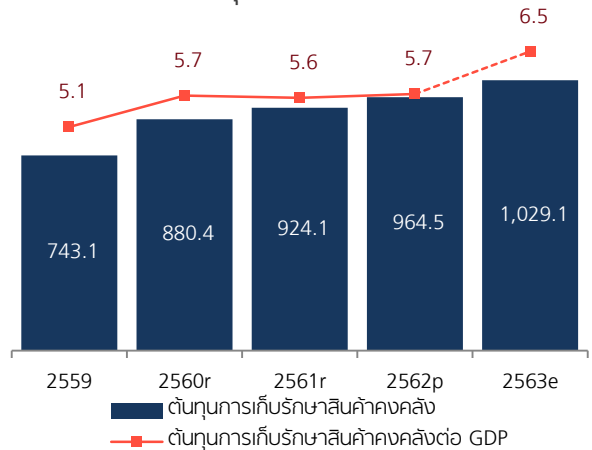
ในปี 2563 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,029.1 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 964.5 พันล้านบาท ในปี 2562 หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 6.7 โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ทั้งนี้ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ประกอบด้วย (1) ต้นทุนการถือครองสินค้ามีมูลค่า 839.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 773.4 พันล้านบาทในปี 2562 หรือขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 8.5 และ (2) ต้นทุนบริหารคลังสินค้ามีมูลค่า 189.7 พันล้านบาท ลดลงจาก 191.0 พันล้านบาทในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.7 โดยมีปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ดังนี้

(1) การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการถือครองสินค้า

เมื่อพิจารณาดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังซึ่งวัดการเปลี่ยนแปลงของสัดส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังต่อปริมาณการจำหน่ายสินค้า พบว่าในปี 2563 ดัชนีอัตราส่วนสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 155.8 เพิ่มขึ้นจาก 134.2 ในปี 2562 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 16.1 สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการยังคงประสบปัญหาในการระบายสินค้าคงคลังที่มีอยู่เดิมออกสู่ตลาด จึงทำให้ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักของการปรับเพิ่มขึ้นของต้นทุนการถือครองสินค้า

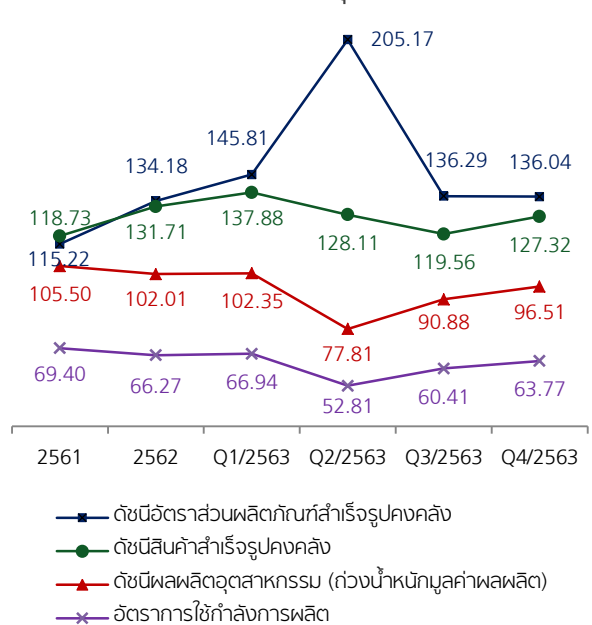
ในขณะที่ ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 128.2 ลดลงจาก 131.7 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.7 และอัตราการใช้กำลังการผลิตมีค่า 61.0 ลดลงจาก 66.3 ในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 8.0 สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการมีการปรับลดกำลังการผลิต ทำให้ปริมาณสินค้าคงคลังในครอบครองลดลงเล็กน้อย ภายหลังจากเริ่มมองเห็นทิศทางเศรษฐกิจที่ชะลอตัว โดยเฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 2

ภาพที่ 18 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศข.

ภาพที่ 19 ดัชนีภาคอุตสาหกรรม



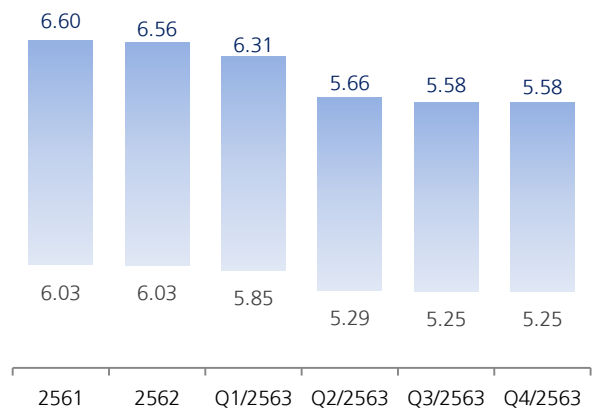
ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม



(2) การปรับลดของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR)

ในปี 2563 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดีปรับลดลงจากปีก่อนหน้า โดยเฉลี่ยทั้งปีลดลงอยู่ที่ร้อยละ 5.41-5.78 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับอัตราดอกเบี้ยนโยบายของคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) ที่มีการรักษาระดับความผ่อนคลายของนโยบายการเงินเพื่อสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศ ภายใต้ความไม่แน่นอนของสถานะเศรษฐกิจและการเงินโลก รวมทั้งภาครัฐได้มีมาตรการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) ช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ครอบคลุมทุกกลุ่มเพื่อเสริมสร้างสภาพคล่องในการดำเนินธุรกิจ

ภาพที่ 20 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี MLR

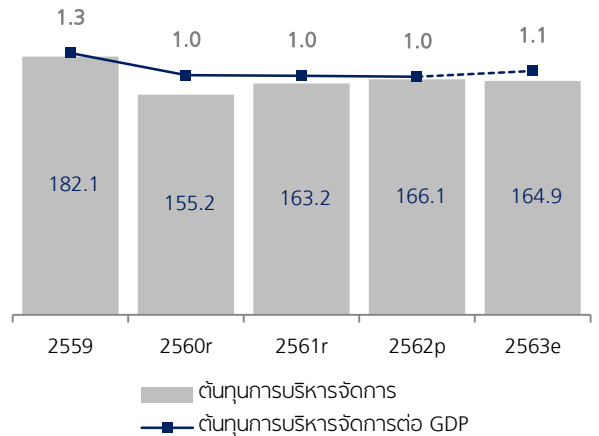


ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

3) ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ในปี 2563 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่า 164.9 พันล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจาก 166.1 พันล้านบาทในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.7 โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.1 ต่อ GDP ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยใช้สมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์เท่ากับร้อยละ 8.04 ของผลรวมต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง โดยอ้างอิงจากผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2562 ของ สศช.

ภาพที่ 21 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

LOGISTICS INSIGHT 2: Cargoloop

บริษัท Hardt ร่วมกับ Amsterdam University ได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการนำเทคโนโลยี Hyperloop มาใช้ในการขนส่งสินค้าในทวีปยุโรป ภายใต้ชื่อโครงการ Cargoloop เพื่อตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของ e-Commerce โดยเป็นการขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติผ่านระบบท่อที่มีความดันต่ำและมีความเร็วมากกว่า 700 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากศูนย์กระจายสินค้าเพียงแห่งเดียว ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วขึ้น ช่วยลดปริมาณสินค้าคงคลังของธุรกิจลดการลงทุนด้านคลังสินค้า และลดการปล่อยก๊าซ CO₂ โดยผลการศึกษา Cargoloop เส้นทางแรกในเบอร์ลินแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2564 และจะถูกนำไปทดสอบและเตรียมพัฒนาการใช้งานในเชิงพาณิชย์ในปี 2566

ที่มา: <http://www.citylogistics.info>



4. แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2564

ในช่วงปลายปี 2563 ถึงกลางปี 2564 เศรษฐกิจภายในประเทศมีแนวโน้มฟื้นตัวดีขึ้นจากการควบคุมสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ได้ทำให้อุปสงค์ในประเทศขยายตัว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และแรงขับเคลื่อนมาตรการเศรษฐกิจของภาครัฐ ส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนและการส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญกลับมาขยายตัว ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าในปี 2564 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยจะลดลงอยู่ที่ร้อยละ 13.4 - 13.8 ต่อ GDP อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องประเมินปัจจัยเสี่ยงที่มีความไม่แน่นอนและอาจส่งผลกระทบต่อ โดยเฉพาะความยืดหยุ่นของการระบาดของ COVID-19 ในปัจจุบันที่แพร่กระจายเป็นวงกว้าง ส่งผลให้เศรษฐกิจฟื้นตัวช้าลงหรืออาจหยุดชะงัก รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ อาทิ แนวโน้มการปรับเพิ่มของราคาน้ำมันตลาดโลกและดัชนีค่าระวางเรือที่จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

ตารางที่ 1 แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

รายการ	ข้อมูลจริง				ประมาณการ ปี 2564
	2562	2563	Q1/2564	Q2/2564	
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ^{1/}	13.2 (p)	14.1 (e)	-	-	13.4 - 13.8
อัตราการขยายตัวของ GDP (CVM) (ร้อยละ) ^{2/}	2.3	- 6.1	- 2.6	7.5	0.7 - 1.2
อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลก (ร้อยละ) ^{2/}	2.8	-3.2	-	-	6.0
อัตราการขยายตัวปริมาณการค้าโลก (ร้อยละ) ^{2/}	0.9	-8.3	-	-	8.5
อัตราการขยายตัวของปริมาณการนำเข้าสินค้า (ร้อยละ) ^{2/}	-5.8	-10.5	6.7	32.0	15.6
อัตราการขยายตัวของปริมาณการส่งออกสินค้า (ร้อยละ) ^{2/}	-3.7	-5.8	2.9	30.9	13.3
ราคาน้ำมันดิบ (ดูไบ) (ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล) ^{2/}	63.3	42.4	60.3	67.5	62.0 - 72.0
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม ^{3/}	102.0	91.9	103.6	95.9	-
อัตราการขยายตัวของดัชนีค่าระวางเรือ SCFI ^{4/}	- 2.75	51.05	126.95	17.23	-
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) ^{5/}	6.03 - 6.56	5.41 - 5.78	5.25 - 5.58		-

ที่มา: ^{1/} กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

^{2/} ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สองของปี 2564 และแนวโน้มปี 2564 ณ วันที่ 16 สิงหาคม 2564 สศช.

^{3/} สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

^{4/} Shanghai Shipping Exchange (SSE)

^{5/} ธนาคารแห่งประเทศไทย

LOGISTICS INSIGHT 3: การปรับปรุงระเบียบของกรมเจ้าท่า เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์

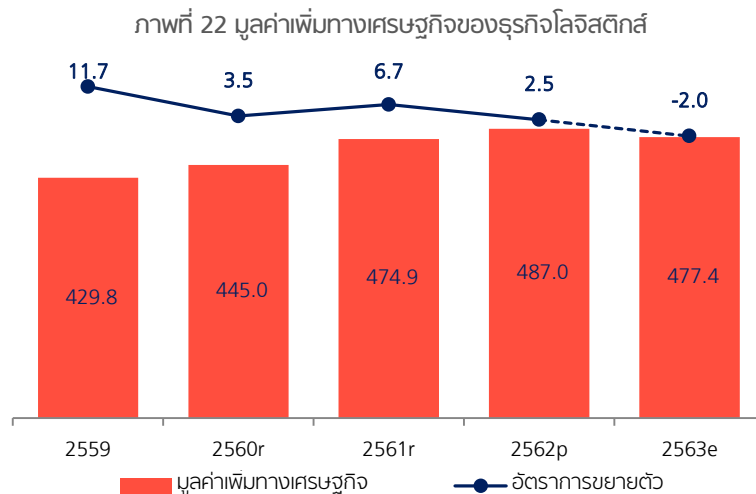


วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 กรมเจ้าท่าอนุญาตให้เรือความยาวมากกว่า 300 เมตร แต่ไม่เกิน 400 เมตร สามารถเข้าประเทศไทยได้ครั้งแรก ท่าเรือแหลมฉบัง โดยจะต้องขออนุญาตกรมเจ้าท่า และเมื่อผ่านการพิจารณาไม่ต้องขออนุญาตอีกภายในระยะเวลา 2 ปี ซึ่งคาดว่าจะช่วยให้เรือใหญ่ที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เข้ามาเพิ่มขึ้น ร้อยละ 20-30 ในเส้นทางหลัก และสามารถนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าได้มากถึงประมาณ 12,000 TEUs ต่อเที่ยวเรือ ซึ่งจะบรรเทาการขาดแคลนตู้สินค้า อีกทั้งจะช่วยให้ค่าระวางเรือในการขนส่งจากประเทศไทยลดลง

ที่มา: ประกาศการกำหนดให้เรือที่มีความยาวเรือมากกว่า 300 เมตร แต่ไม่เกิน 400 เมตร เข้าเทียบท่า ฉบับที่ 25/2564 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

5. มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์เป็นดัชนีชี้วัดที่ถูกระบุไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2565) เพื่อสะท้อนผลการพัฒนาการเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งพิจารณาจากมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ทั้งหมดภายในประเทศในธุรกิจสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ โดยอ้างอิงข้อมูลจากระบบบัญชีประชาชาติของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



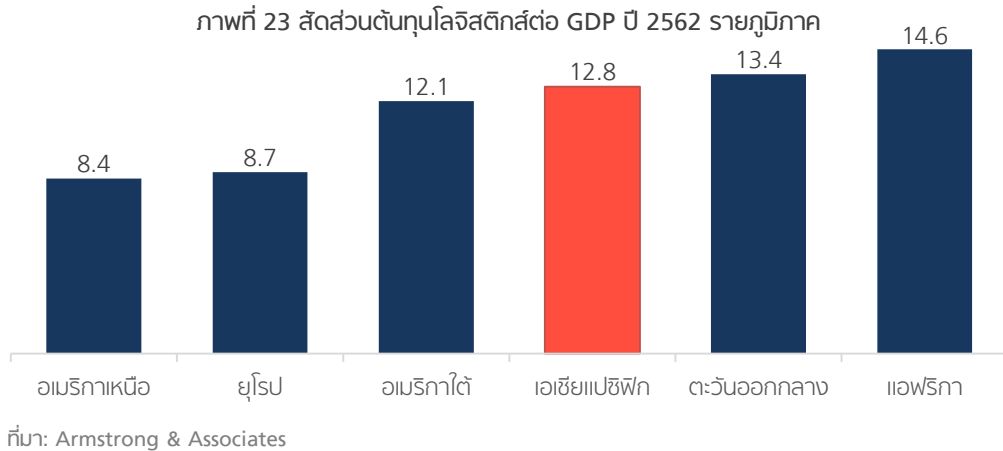
ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ในปี 2563 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีแนวโน้มหดตัวเล็กน้อย โดยคาดว่าจะมีมูลค่า 477.4 พันล้านบาท ลดลงจาก 487.0 พันล้านบาทในปี 2562 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.98 โดยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกและกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศหดตัว ทั้งภาคการท่องเที่ยว ภาคการผลิต และการนำเข้าส่งออก ซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจกรรมและมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งจากแนวคิดในการดำเนินธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่ต้องการการบริการที่มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย รวดเร็ว ตรงต่อเวลา และอยู่บนต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สามารถยอมรับได้ เพื่อสร้างความพึงพอใจในการให้บริการ ในขณะที่เดียวกันก็สามารถเพิ่มยอดขายและกำไรให้กับธุรกิจ ทำให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับรูปแบบวิธีดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมและส่งผลกระทบต่อมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม

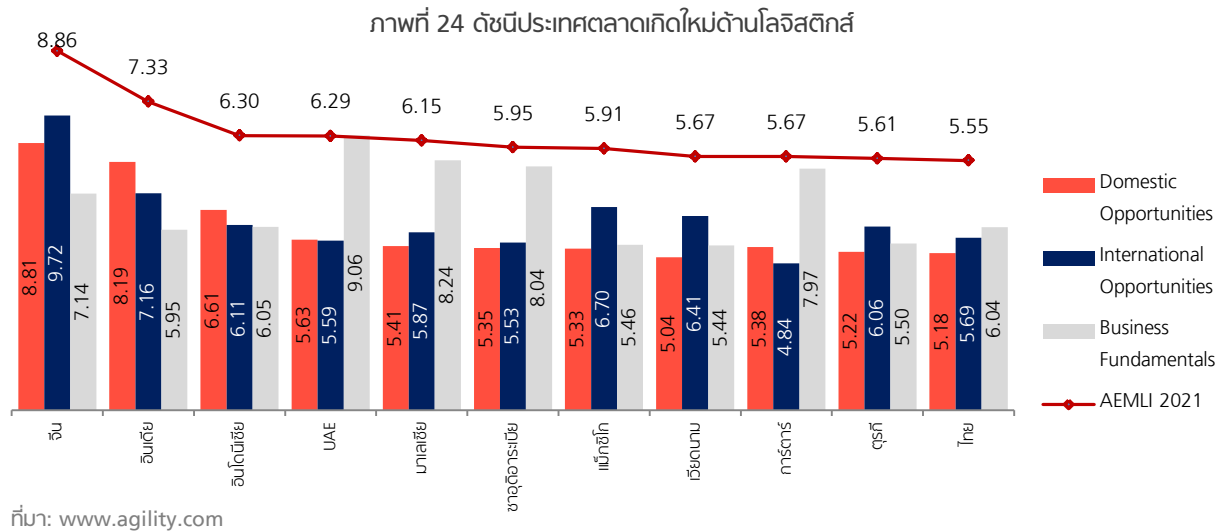


ส่วนที่ 2 ต้นทุนโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยของต่างประเทศ



ผลการสำรวจของบริษัท Armstrong & Associates ที่ปรึกษาด้านการบริการทางโลจิสติกส์ และผู้เชี่ยวชาญด้านการวิจัยตลาด พบว่าในปี 2562 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยของทุกประเทศทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 10.7 โดยประเทศในทวีปอเมริกาเหนือและยุโรปมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำที่สุดที่ร้อยละ 8.4 และ 8.7 ตามลำดับ ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 12.8

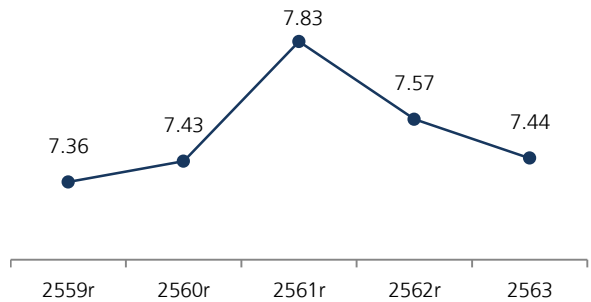


ผลการจัดทำดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) จัดทำโดยบริษัท Agility หนึ่งในบริษัทชั้นนำด้านโลจิสติกส์ของโลก พบว่าในปี 2564 จีนและอินเดียอยู่อันดับที่ 1 และ 2 ตามลำดับ และประเทศไทยอยู่อันดับที่ 11 จาก 50 ประเทศทั่วโลก ตกลงมาจากอันดับที่ 9 จากปีก่อนหน้า ทั้งนี้ เป็นที่น่าสังเกตว่าเวียดนามอยู่อันดับที่ 8 ดีขึ้น 3 อันดับจากปีก่อนหน้า โดยจากรายงานกล่าวว่า เวียดนามเป็นทางเลือกที่มีความคุ้มค่า รวมทั้งมีตำแหน่งที่ตั้งใกล้เคียงและสามารถเชื่อมโยงไปยังจีน ซึ่งเป็นประเทศที่มีตลาดขนาดใหญ่ และที่สำคัญเวียดนามเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบความสำเร็จในการบริหารจัดการ COVID-19 ทำให้ภาคการผลิตและการส่งออกกลับมาฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็ว

2. ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

รายงานด้านโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ที่จัดทำโดย The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ร่วมกับบริษัท Kearney พบว่าในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวมประมาณ 1,557.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.0 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4 ของ GDP ปรับลดลงจากร้อยละ 7.6 ต่อ GDP ในปี 2562 โดยสรุปได้ดังนี้

ภาพที่ 25 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของสหรัฐอเมริกา



ที่มา: CSCMP's 32nd Annual State of Logistics Report 2021

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า

เป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุด มูลค่าประมาณ 1,059.0 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 0.8 ประกอบด้วย



ต้นทุนการขนส่งทางถนน เป็นสัดส่วนมากที่สุดในต้นทุนการขนส่งสินค้า โดยในปี 2563 มีมูลค่าลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.6 จากปริมาณการผลิตที่ลดลงในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19



ต้นทุนการขนส่งทางน้ำ ลดลงคิดเป็นร้อยละ 28.6 จากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีแรก



ค่าบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ขยายตัว มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 24.3 จากรูทิจ e-Commerce และการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-mile Delivery) ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง



ต้นทุนการขนส่งทางท่อ ขยายตัวเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.7 แม้ว่าการใช้น้ำมันและปริมาณการขนส่งจะลดลง ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นในสถานการณ์ที่ไม่ปกติ



ต้นทุนการขนส่งทางราง ลดลงคิดเป็นร้อยละ 11 จากการขนส่งภายในประเทศ ในขณะที่การขนส่งระหว่างประเทศขยายตัวเล็กน้อย



ต้นทุนการขนส่งทางอากาศ ขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 9.0 จากราคาค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากขีดความสามารถที่ลดลงจากการยกเลิกเที่ยวบินโดยสาร ซึ่งคิดเป็นประมาณครึ่งหนึ่งของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด

ตารางที่ 2 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านเหรียญสหรัฐ)

ต้นทุนโลจิสติกส์ (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	มูลค่า		ขยายตัว (ร้อยละ)
	2562r	2563	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	1,050.6	1,059.0	0.8
ทางถนน	688.9	684.8	-0.6
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	95.4	118.6	24.3
ทางราง	83.5	74.3	-11.0
ทางอากาศ	88.5	96.5	9.0
ทางน้ำ	36.6	26.1	-28.6
ทางท่อ	57.8	58.8	1.7
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	448.9	381.6	-15.0
ต้นทุนการบริหารจัดการ	122.9	116.9	-4.9
รวม	1,622.4	1,557.5	-4.0

ที่มา: CSCMP's 32nd Annual State of Logistics Report 2021

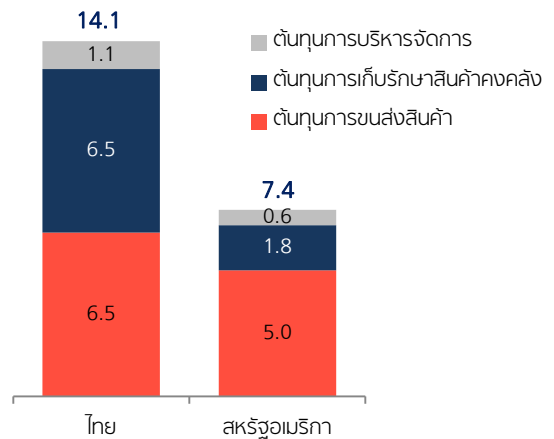
2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

มีมูลค่าประมาณ 381.6 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยลดลงคิดเป็นร้อยละ 15.0 ซึ่งปีที่ผ่านมามีความผันผวนค่อนข้างสูง โดยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงในช่วงครึ่งปีแรกและกลับมาปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง โดยได้แรงขับเคลื่อนจากเศรษฐกิจที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวและมาตรการช่วยเหลือด้านการเงินจากภาครัฐที่สำคัญ อาทิ Economic Injury Disaster Loan (EIDL) เป็นเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำเพื่อช่วยเหลือธุรกิจขนาดเล็กในช่วงที่เริ่มมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 วงเงินสูงสุดรายละ 10,000 ดอลลาร์สหรัฐ และไม่ต้องจ่ายคืนหากธุรกิจไม่ได้เลิกจ้างแรงงานตามเงื่อนไขที่กำหนด และ Paycheck Protection Program (PPP) ที่สนับสนุนเงินกู้แบบไม่ต้องจ่ายคืนให้ธุรกิจที่ตรงตามเงื่อนไขที่องค์การธุรกิจขนาดเล็ก (Small Business Administration: SBA) กำหนด โดยต้องนำไปจ่ายค่าจ้างแรงงานอย่างน้อยร้อยละ 75 ของวงเงินกู้ เพื่อไม่ให้เกิดการว่างงานและให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้ในช่วงวิกฤติ

3) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์

มีมูลค่าประมาณ 116.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.9 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับทิศทางการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม

ภาพที่ 26 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย และสหรัฐอเมริกา ปี 2563

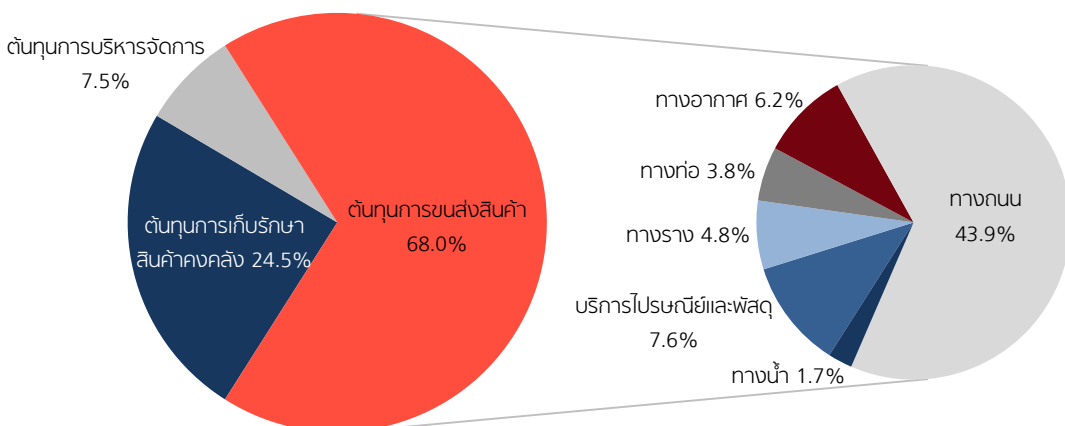


ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

4) โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 68.0 ซึ่งผู้ประกอบการยังคงนิยมใช้การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก รองลงมาได้แก่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.5 และต้นทุนการบริหารจัดการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.5

ภาพที่ 27 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ปี 2563



ที่มา: CSCMP's 32nd Annual State of Logistics Report 2021

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาในระยะต่อไป

แม้ว่าภาพรวมสถานะเศรษฐกิจโลกที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวดีขึ้น แต่ยังคงมีความไม่แน่นอนและปัจจัยเสี่ยงจากการระบาดระลอกใหม่ของ COVID-19 ที่เกิดขึ้นในหลายประเทศทั่วโลก ซึ่งอาจทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจและระบบโลจิสติกส์หยุดชะงัก รวมทั้งการพัฒนาของเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และปัจจัยใหม่ที่อาจมีผลกระทบต่อการพัฒนาในอนาคต ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไปควรให้ความสำคัญกับนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและการบริหารจัดการ การบูรณาการข้อมูลข่าวสารเพื่อใช้ในการวางแผนบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจและเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงได้ทันต่อสถานการณ์ ตลอดจนบริหารจัดการและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและสนับสนุนการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศ โดยมีข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาในระยะต่อไป ดังนี้

1. ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจและการให้บริการรองรับการค้าในรูปแบบ e-Commerce

1.1 ส่งเสริมผู้ประกอบการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

พัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ทั้งภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาดังต่อไปนี้ บุคลากร ปัจจัยสนับสนุน และสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนให้สามารถนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ปรับปรุงกระบวนการผลิตและกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ อาทิ ระบบบริหารจัดการคลังสินค้าอัตโนมัติ ระบบติดตามการขนส่งสินค้า ระบบตรวจสอบย้อนกลับ ระบบบริหารจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain Management System) รวมทั้งพัฒนาการบริหารจัดการวัตถุดิบ สินค้า บรรจุภัณฑ์ และการให้บริการที่ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัยและคำนึงถึงมาตรการด้านสาธารณสุข ตลอดจนส่งเสริมการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการให้เกิดการเชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน ทั้งในและต่างประเทศ

1.2 ปรับเปลี่ยนรูปแบบวิธีการดำเนินธุรกิจผ่านช่องทางออนไลน์เพื่อรองรับการค้าในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ได้อย่างมืออาชีพ

สนับสนุนผู้ประกอบการปรับเปลี่ยนรูปแบบวิธีการดำเนินธุรกิจและการให้บริการโลจิสติกส์รองรับการค้าในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภคในปัจจุบันที่นิยมซื้อขายสินค้าและบริการผ่านช่องทางออนไลน์เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในสถานการณ์หลังการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยใช้ประโยชน์จาก Application หรือ Platform Online ในการขยายช่องทางการตลาดและพัฒนาการให้บริการ รวมทั้งเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อใช้ในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า การคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง และกิจกรรมโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนพัฒนาการให้บริการไปสู่การค้าข้ามพรมแดนในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (Cross Border e-Commerce)

2. บูรณาการและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ที่เป็นปัจจุบันและทันต่อสถานการณ์ โดยเฉพาะในภาวะฉุกเฉิน

พัฒนาแพลตฟอร์มบูรณาการข้อมูลข่าวสารด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลในการดำเนินธุรกิจการนำเข้าส่งออกสินค้า การขนส่งสินค้า และกิจกรรมโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ตลอดจนระเบียบและวิธีปฏิบัติของแต่ละประเทศคู่ค้าที่เป็นข้อมูลปัจจุบันและทันต่อสถานการณ์ โดยเฉพาะในภาวะฉุกเฉิน เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำข้อมูลไปใช้เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ ติดตามประเมินผล และวางแผนบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ ตลอดจนสามารถนำไปใช้ในการพัฒนาแบบจำลองธุรกิจ (Simulation Model) เพื่อให้สามารถปรับกลยุทธ์และเตรียมความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงและความต้องการของตลาดได้ทันต่อสถานการณ์

3. บริหารจัดการและผลักดันการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และปัจจัยสนับสนุน

3.1 บริหารจัดการและผลักดันการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิภาพ

โดยพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการและผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงข่ายระบบรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก (Backbone) ของประเทศ ร่วมกับโครงข่ายสนับสนุน (Feeder) และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เชื่อมโยงพื้นที่ฐานการผลิตอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และประตูการค้าหลัก โดยเฉพาะท่าเรือระหว่างประเทศและด่านชายแดนสำคัญ อาทิ การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) โดยมุ่งเน้นให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและพัฒนาการให้บริการมากขึ้น เพื่อให้เกิดการเติบโตของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ภายในประเทศ พร้อมทั้งรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค อาทิ กลุ่มประเทศ CLMV (Cambodia - Lao PDR - Myanmar - Vietnam) และจีนตอนใต้

3.2 พัฒนาการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้า ตลอดจนกระบวนการ พร้อมทั้งผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มรูปแบบ

เร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้เกิดการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐ (B2G) ให้รองรับการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกสินค้า ตลอดจนกระบวนการ ครบทุกรายสินค้าและทุกรายธุรกรรม รวมทั้งผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากระบบ NSW เพื่อลดการใช้เอกสารโดยไม่จำเป็น พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงกับระบบ Port Community System (PCS) ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศ และพัฒนาการเชื่อมโยงกับแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศ (National Digital Trade Platform: NDTP) ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของภาคธุรกิจ (B2B) ตลอดจนปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) และมาตรฐานทางการค้าที่จะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO)

ตารางแนบ 1: ต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2563e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 1: Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2011-2020e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

ต้นทุนโลจิสติกส์	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e	Logistics Cost
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017r	2018r	2019p	2020e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	850.3	932.2	953.4	994.9	1,016.3	1,078.3	1,049.5	1,105.3	1,101.7	1,021.8	Transportation Cost
ทางท่อ	36.5	39.4	35.6	49.6	43.6	51.9	62.4	67.2	61.1	53.8	Pipeline
ทางราง	1.9	2.1	2.1	1.8	1.9	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	Rail
ทางถนน	511.6	554.5	562.3	577.1	590.9	631.0	559.0	567.6	563.9	518.7	Road
ทางน้ำ	167.8	201.8	203.6	205.0	220.4	224.3	233.2	243.0	238.6	232.0	Water
ทางอากาศ	42.3	41.4	41.1	39.5	36.4	39.7	42.4	46.1	38.9	13.0	Air
บริการเกี่ยวกับการขนส่ง	70.6	76.1	87.1	97.9	99.8	103.9	113.7	131.3	139.0	144.5	Transport-Related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	19.6	16.9	21.6	24.0	23.4	25.4	36.7	48.2	58.2	57.8	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	662.7	682.9	713.9	711.2	724.1	743.1	880.4	924.1	964.5	1,029.1	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	650.6	668.1	696.2	696.8	709.2	730.1	689.0	732.3	773.4	839.4	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	12.1	14.8	17.7	14.4	14.9	13.0	191.4	191.8	191.0	189.7	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	151.3	161.5	166.7	170.6	174.0	182.1	155.2	163.2	166.1	164.9	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,664.3	1,776.6	1,834.0	1,876.7	1,914.5	2,003.5	2,085.0	2,192.6	2,232.3	2,215.7	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	11,306.9	12,357.3	12,915.2	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,368.7	16,898.1	15,702.9	Gross Domestic Product (GDP)
หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP											Unit: Percent to GDP
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.5	7.6	7.4	7.5	7.4	7.4	6.8	6.8	6.5	6.5	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	5.9	5.5	5.5	5.4	5.3	5.1	5.7	5.6	5.7	6.5	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0	1.1	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	14.7	14.4	14.2	14.2	13.9	13.8	13.5	13.4	13.2	14.1	Logistics Costs to GDP

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

Source: NESDC

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560r - 2563e มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2561 สศช.

ตารางแนบ 2: ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2563e

โดย คณะทำงานพัฒนาข้อมูลโลจิสติกส์ สศข.

Appendix 2: Transportation Cost to GDP by Components from 2011-2020e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP

Unit: Percent to GDP

ต้นทุนโลจิสติกส์	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e	Logistics Cost
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017r	2018r	2019p	2020e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7.5	7.6	7.4	7.5	7.4	7.4	6.8	6.8	6.5	6.5	Transportation Cost
ทางท่อ	0.3	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	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	4.6	4.4	4.4	4.3	4.3	3.6	3.5	3.3	3.3	Road
ทางน้ำ	1.5	1.6	1.6	1.5	1.6	1.5	1.5	1.5	1.4	1.5	Water
ทางอากาศ	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.1	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	0.6	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.8	0.8	0.9	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	Parcel Services

ที่มา สศข.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

Source: NESDC

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560r - 2563e มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2561 สศข.

ตารางแนบ 3: แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2563e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 3: Trends of Logistics Costs Growth and GDP between 2011-2020e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

ต้นทุนโลจิสติกส์	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e	Logistics Cost
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017r	2018r	2019p	2020e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	4.6	9.6	2.3	4.4	2.1	6.1	-2.7	5.3	-0.3	-7.3	Transportation Cost
ทางท่อ	22.1	7.9	-9.6	39.3	-12.2	19.1	20.4	7.5	-9.0	-12.0	Pipeline
ทางราง	-9.5	10.5	0.0	-14.3	3.0	13.3	0.7	-3.0	-4.1	-6.0	Rail
ทางถนน	5.0	8.4	1.4	2.6	2.4	6.8	-11.4	1.5	-0.7	-8.0	Road
ทางน้ำ	0.4	20.3	0.9	0.7	7.5	1.8	3.9	4.2	-1.8	-2.8	Water
ทางอากาศ	5.7	-2.1	-0.7	-3.9	-7.9	9.1	6.8	8.7	-15.6	-66.5	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	6.0	7.8	14.5	12.4	1.9	4.1	9.4	15.5	5.9	4.0	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	-1.0	-13.8	27.8	11.1	-2.5	8.5	44.1	31.4	20.8	-0.7	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	-2.5	3.0	4.5	-0.4	1.8	2.6	18.5	5.0	4.4	6.7	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	-2.6	2.7	4.2	0.1	1.8	2.9	-5.6	6.3	5.6	8.5	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	0.0	22.3	19.6	-18.6	3.5	-12.8	1,371.2	0.2	-0.4	-0.7	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	1.3	6.7	3.2	2.3	2.0	4.6	-14.8	5.2	1.8	-0.7	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1.4	6.7	3.2	2.3	2.0	4.7	4.1	5.2	1.8	-0.7	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำ	4.6	9.3	4.5	2.4	3.9	5.9	6.4	5.7	3.1	-7.0	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560r - 2563e มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2561 สศช.

Source: NESDC

ตารางแนบ 4: มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2563e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 4: Thailand's Economics Value Added from Logistics activities between 2011-2020e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e	Economic Value Added
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017r	2018r	2019p	2020e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	32.4	29.0	25.5	36.1	31.4	52.5	48.3	52.1	46.8	41.2	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	0.6	0.3	0.2	0.6	0.4	0.8	0.8	1.3	1.0	0.9	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	106.3	117.9	118.0	119.0	135.9	139.4	146.6	149.0	152.4	142.4	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	83.1	93.4	97.5	98.9	105.5	107.8	111.3	115.7	115.0	114.3	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	26.1	28.5	29.1	28.7	30.2	35.9	39.9	43.0	39.7	32.1	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	40.4	45.8	49.6	55.6	56.6	59.2	64.8	74.9	84.4	87.8	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	12.3	12.9	13.6	14.8	15.7	19.7	24.9	30.5	38.9	50.0	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	7.5	9.0	10.8	8.8	9.1	8.4	8.5	8.5	8.7	8.8	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	308.7	336.8	344.3	362.5	384.8	423.7	445.0	474.9	487.0	477.4	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำ	11,306.9	12,357.3	12,915.2	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,368.7	16,898.1	15,702.9	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ตารางแนบ 5: อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2554 – 2563e

โดย คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์ สศช.

Appendix 5: Trends of Economics Value Added from Logistics activities between 2011-2020e

By Logistics Information Development Working Group

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560r	2561r	2562p	2563e	Economic Value Added
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017r	2018r	2019p	2020e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	8.2	-10.5	-12.3	42.0	-13.0	67.2	-8.1	7.9	-10.2	-12.0	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	-24.2	-39.0	-29.3	131.5	-30.5	97.2	9.7	51.1	-20.9	-4.8	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	3.0	10.9	0.1	0.8	14.2	2.6	0.7	1.6	2.3	-6.6	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	-0.1	12.4	4.4	1.4	6.7	2.2	3.2	4.0	-0.6	-0.6	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	1.7	8.9	2.2	-1.2	4.9	18.9	11.3	7.7	-7.6	-19.6	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	5.9	13.2	8.4	12.2	1.8	4.6	9.4	15.6	12.8	3.9	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	-10.5	5.3	5.4	8.5	6.2	25.2	26.7	22.3	27.8	28.3	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	-0.6	20.9	19.8	-18.9	3.6	-7.6	1.0	0.3	2.5	0.4	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	2.2	9.1	2.2	5.3	6.1	10.1	3.5	6.7	2.5	-2.0	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำ	4.6	9.3	4.5	2.4	3.9	5.9	6.1	5.7	3.2	-7.1	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น



**คณะทำงานต้นทูลโลจิสติกส์
กองบัญชาประชาชนชาติ
กองวิเคราะห์งบลงทุนรัฐวิสาหกิจ
กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์**

**สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
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/LogisticsReport2020

Tel. 0 2280 4085 ext. 5710, 5715, 5721