

ttb analytics คาดต้นทุนขนส่งต่อจีดีพีไทยปี 2568 ลดลงต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ติดต่อกัน บนความ
คาดหวังการลดต้นทุนค่าขนส่งจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transport)
สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนาต่อเนื่อง

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี หรือ ttb analytics ประเมินสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีปี 2568 ลดเหลือ 13.3% และคาดว่าจะปรับลดอีกในปี 2569 ไกล่แต่ระดับ 13.0% จากราคาน้ำมันดิบที่คาดว่าจะทรงตัวและค่าระวางในเส้นทางหลักเริ่มผ่อนคลายจากปีก่อน รวมถึงการขนส่งทางอากาศที่ได้รับแรงกดดันจากภาคท่องเที่ยว ตามแนวโน้มเศรษฐกิจโลกเติบโตในอัตราที่ชะลอลดลง บนความคาดหวังต้นทุนค่าขนส่งที่จะลดลงจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transport) สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนาต่อเนื่อง

ระบบโลจิสติกส์ถือเป็นภาคส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยเฉพาะภาคการค้าที่ส่งผ่านสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ แต่ถ้ามองลึกลงไปจะพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์เป็นต้นทุนส่วนเพิ่มที่ไม่เกี่ยวกับขั้นตอนการผลิต ส่งผลให้ค่าขนส่งดังกล่าวอาจลดทอนกำไรของผู้ขาย ดังนั้น การที่ต้นทุนโลจิสติกส์มีสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวม (จีดีพี) เปรียบเหมือนสัดส่วนของรายได้ที่ถูกนำไปใช้ในเรื่องขนส่ง ซึ่งในระยะที่ผ่านมาพบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของไทยมีแนวโน้มปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นต่อเนื่อง 2 ปี ทั้งปี 2566 และ 2567 ที่ลดลงเหลือ 14.2% และ 13.5% ตามลำดับจากระดับ 14.3% ในปี 2565 ซึ่งการปรับลดของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีที่ปรับลด 2 ปีติดกัน เป็นสัญญาณที่ดีในการช่วยให้ไทยมีศักยภาพในการแข่งขันเพื่อดึงดูดการลงทุนของผู้ประกอบการต่างชาติมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ภายใต้สถานการณ์ปัจจุบัน ttb analytics มองต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของไทยยังมีแนวโน้มปรับลดลงด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

สำหรับปี 2568 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของไทยคาดว่าจะปรับลดลงอีกเล็กน้อยที่ 13.3% จากสาเหตุสำคัญคือต้นทุนการขนส่งทางถนนที่ในไทยมีสัดส่วนมากกว่า 40% ปรับลดลง 3.1% จากปริมาณการขนส่งเฉลี่ยครึ่งปีแรกที่ปรับลดลงสะท้อนจากดัชนีการส่งสินค้า (Shipment Index) และราคาค่าขนส่งทางถนนที่ทรงตัว รวมถึงจีดีพีที่มีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นแตะ 19 ล้านล้านบาท หรือขยายตัว 2.2% ทำให้ต้นทุนการขนส่งไม่ได้ปรับเพิ่มขึ้นมากนัก แม้ส่วนของต้นทุนการขนส่งทางเรือจะปรับเพิ่มขึ้นจากปริมาณตู้สินค้าออกที่เพิ่มขึ้น 5.8% กับค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงในเส้นทางเอเชียของปี 2568 อันเป็นส่วนสำคัญที่ดันให้ต้นทุนการขนส่งทางเรือปรับเพิ่มขึ้นถึง 11.3%

รวมถึงในปี 2569 มุมมองของ ttb analytics คาดแนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของไทยมีโอกาสปรับลดลงใกล้เคียงระดับ 13.0% จากแนวโน้มราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยในปีหน้าคาดว่าจะอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปีนี้ แนวโน้มค่าระวางเรือที่คาดว่าจะผ่อนคลายลงโดยเฉพาะเส้นทางเอเชียที่ปรับเพิ่มสูงไปแล้วในปี 2568 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศที่คาด

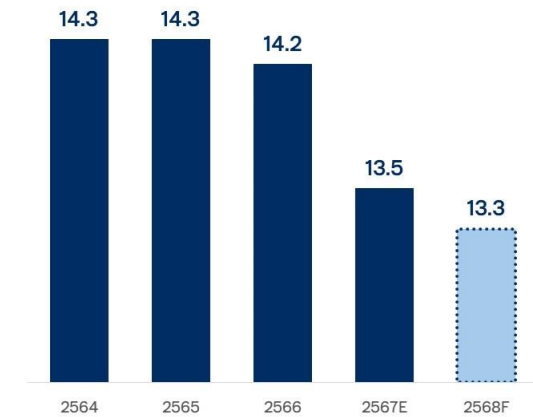
ว่ายังฟื้นตัวได้ต่ำจากภาคท่องเที่ยว ตามทิศทางเศรษฐกิจโลกที่คาดว่าจะเติบโตในอัตราที่ชะลอตัวลง ส่งผลให้สถานการณ์ภาคการค้าที่มีความสัมพันธ์กับการขนส่งทางบกอาจปรับเพิ่มขึ้นไม่มากนัก

ดังนั้น ด้วยโมเมนตัมที่ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของไทยมีแนวโน้มปรับลดลงต่อเนื่อง บนความหวังมีแนวโน้มว่าในระยะถัดไปหากไทยประสบความสำเร็จในการเปลี่ยนโหมดขนส่งจากรถตู้ราง ซึ่งเป็นกลยุทธ์สำคัญของการขนส่งหลายรูปแบบที่เหมาะสมกับไทยซึ่งมีสัดส่วนการขนส่งทางถนนมากกว่า 40% ของระบบขนส่งรวม ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีก็มีแนวโน้มที่จะปรับลดลงต่อเนื่องในระยะถัดไป จะช่วยให้ไทยมีศักยภาพในการแข่งขันเพื่อดึงดูดการลงทุนของผู้ประกอบการต่างชาติมากยิ่งขึ้น และไทยควรอาศัยช่วงเวลาที่ต้นทุนโลจิสติกส์กำลังปรับลดจากการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่เริ่มสัมฤทธิ์ผล กดให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีปรับลดในอัตราเร่ง ภายใต้แรงหนุนจากภาครัฐและเอกชนที่ต้องดำเนินการอย่างจริงจัง ได้แก่

1. **มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งให้ได้อย่างยั่งยืน** ผ่านการเปลี่ยนโหมดขนส่งจากถนนสู่รางให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อให้สอดคล้องกับการขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่และเตรียมเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ควบคู่กับการใช้เทคโนโลยี IoT ในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานแบบไร้รอยต่อ และการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพื่อลดต้นทุนพลังงานในภาคพาณิชย์กว่า 60-70% อีกทั้งยังเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ ท่าเรือบก คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้า เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางที่มีต้นทุนต่อน้ำหนักและระยะทางต่ำกว่าทางถนนถึงเกือบ 3 เท่า ซึ่งจะทำให้การเปลี่ยนโหมดขนส่งจากถนนสู่รางมีประสิทธิภาพมากขึ้น ร่วมกับการขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่และเชื่อมโยงกับรถไฟความเร็วสูงในอนาคต ควบคู่กับการใช้เทคโนโลยี IoT เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางจากปัจจุบันเพียง 2.21% ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนขนส่งทางถนนโดยอ้อม และลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของประเทศได้อย่างมีนัยสำคัญ
2. **เพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า** โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่มีนวัตกรรมหรือสินค้าที่ต้องการการพัฒนาเพิ่มเติม เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ของไทยยังมีมูลค่าต่อหน่วยต่ำ เช่น สินค้าเกษตรหรือของอุปโภคบริโภคพื้นฐานซึ่งมีน้ำหนักมากและใช้พื้นที่ขนส่งสูง ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงกว่าเมื่อเทียบกับมูลค่าสินค้าประเทศพัฒนาแล้ว หากสามารถยกระดับมูลค่าสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยลดสัดส่วนต้นทุนขนส่งต่อมูลค่าสินค้าได้ในระยะยาว

ttb analytics คาดต้นทุนขนส่งต่อจีดีพีไทยปี 2568 ลดลงต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ติดต่อกัน บนความคาดหวังการลดต้นทุนค่าขนส่งจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transport) สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีการพัฒนาต่อเนื่อง

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีของไทย
(% ต่อจีดีพี)



ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ ttb analytics

ปัจจัยสนับสนุนให้ต้นทุนค่าขนส่งลดลงต่อเนื่องในปี 2569

- ระดับราคาน้ำมันดิบที่คาดว่าจะแนวโน้มทรงตัว
- คาดการณ์การวางเรือเส้นทางหลักในภูมิภาคเอเชีย เริ่มผ่อนคลายลงในปี 2569
- ปริมาณขนส่งทางเรือ ทั้งในฝั่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า

แนะไทยเร่งยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน
เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีปรับลดในอัตราเร่ง

มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและ
ลดต้นทุนการขนส่ง

- เปลี่ยนโหมดขนส่งจากถนนสู่ราง
- ใช้เทคโนโลยีบริหารห่วงโซ่อุปทานไร้รอยต่อ และใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพื่อลดต้นทุนพลังงาน
- เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transport)

เพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า

- โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่มีนวัตกรรมหรือสินค้าที่ต้องการพัฒนาเพิ่มเติม เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ของไทยยังมีมูลค่าต่อหน่วยต่ำ การยกระดับมูลค่าสินค้าให้สูงขึ้น จะช่วยลดสัดส่วนต้นทุนขนส่งต่อมูลค่าสินค้าได้ในระยะยาว