# ttb analytics คาดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีแตะ 14.1% สูงกว่าค่าเฉลี่ยภูมิภาค แนะภาคธุรกิจเร่งลดต้นทุนขนส่ง พร้อมกระตุ้นรัฐพัฒนาโครงสร้างขนส่งครอบคลุมเพื่อยกระดับศักยภาพ

**ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี หรือ** ttb analytics ประเมินสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีปี 2565 แตะ 14.1% จากการเติบโตของจีดีพีขยายตัวต่ำเมื่อเทียบกับต้นทุนการขนส่งที่ขยับตัวสูงจากภาวะน้ำมันแพงและการขาดแคลนซัพพลายภาคขนส่ง ทั้งนี้ คาดปี 2566 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีปรับลดจากต้นทุนค่าขนส่งที่เริ่มทรงตัวบนทิศทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวในอัตราเร่งแนะภาครัฐเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงโหมดการขนส่งและสนับสนุนอุตสาหกรรมกลุ่ม New S-Curve ที่มีมูลค่าสูง เพื่อลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีในระยะยาว

ระบบโลจิสติกส์เป็นภาคส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจโดยเฉพาะภาคการค้าที่ส่งผ่านสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ อย่างไรก็ดี ต้นทุนโลจิสติกส์เป็นต้นทุนส่วนเพิ่มที่ไม่เกี่ยวกับขั้นตอนการผลิต ส่งผลให้ค่าขนส่งดังกล่าวอาจลดทอนกำไรของผู้ขาย ดังนั้น การที่ต้นทุนโลจิสติกส์มีสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวม (จีดีพี) เปรียบเหมือนสัดส่วนของรายได้ที่ถูกนำไปใช้ในเรื่องขนส่ง ซึ่งข้อมูลปี 2564 ของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติชี้ว่าประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพี 13.8% สูงกว่าเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ยุโรป และ ญี่ปุ่น ที่มีสัดส่วนที่ 8%, 8.6%, และ 8.5% ตามลำดับ แม้แต่เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีสัดส่วน 12.9% ประเทศไทยก็ยังมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีที่สูงกว่า สะท้อนให้เห็นถึง **ความเสียเปรียบในด้านความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่กระทบต่อการตัดสินใจการเข้ามาลงทุนของผู้ประกอบการต่างชาติจากค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเพื่อการจัดส่งและบริหารจัดการสินค้าที่สูงกว่าประเทศในภูมิภาคเดียวกัน**

ในปี 2565 ttb analytics ประเมินสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีเพิ่มสูงแตะ 14.1% ลดทอนความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ จากต้นทุนค่าขนส่งที่ปรับเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำที่มีค่าระวางตู้สินค้าสูงกว่าปีก่อนหน้าราว 60% รวมถึงกลุ่มสินค้าที่ขนส่งคราวละมาก ๆ โดยไม่มีภาชนะบรรจุสินค้าใช้วิธีขนส่งโดยเทสินค้าลงในระวางเรือใหญ่ หรือเรียกว่า สินค้าเทกอง ที่แม้ค่าระวางมีการปรับลงราว 30% แต่ถูกชดเชยด้วยปริมาณขนส่งที่เพิ่มขึ้นกว่า 47% และต้นทุนการขนส่งทางถนนที่ขยายตัวทั้งด้านปริมาณและค่าขนส่งที่ขยับตามราคาน้ำมันที่อยู่ระดับสูงตลอดทั้งปี ทั้งนี้ คาดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีอาจมีทิศทางปรับตัวลดลงในปี 2566 ที่ 13.4% จากค่าขนส่งที่คาดว่าจะทรงตัวจากการที่ปรับสูงขึ้นอย่างมากในปี 2565 อย่างไรก็ดี เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยของประเทศพัฒนาหรือแม้แต่ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก พบว่าตัวเลขดังกล่าวยังสูงกว่าโดยเปรียบเทียบ ดังนั้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและดึงดูดเม็ดเงินการลงทุนจากผู้ประกอบการต่างชาติ การลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพี จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ต้องปรับลดลงให้เหมาะกับบริบทของประเทศไทยเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างชาติ ดังต่อไปนี้

*This document is issued by ttb analytics, a division of TMBThanachart Bank PCL. All analyses are based on information available to the public. Although the information contained herein is believed to be gathered from reliable sources, TMBThanachart makes no guarantee to its accuracy and completeness. TMBThanachart may have issued, and may in the future issue, other reports that are inconsistent with, and reach different conclusions from, the information presented in this report. Opinions or predictions expressed herein reflect the authors' views, not that of TMBThanachart, as of date of the analysis and are subject to change without notice. TMBThanachart shall not be responsible for the use of contents and its implication.*

**ttb analytics**
**is a division of TMBThanachart Bank PCL.**
**ttbanalytics@ttbbank.com**

1. **ลดต้นทุนการขนส่งทางบก** ประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนการขนส่งทางบกคิดเป็นสัดส่วนกว่า 49.7% ของโครงสร้างต้นทุนการขนส่งทั้งหมด รวมถึงตามบริบทของประเทศไทย พบว่า การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปใช้ในรูปแบบที่มีต้นทุนต่ำกว่า เช่น การขนส่งทางราง ไม่ตอบโจทย์ในปัจจุบันจากโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ครอบคลุมเพียงเส้นทางหลัก ดังนั้น ในระยะแรกการลดต้นทุนการขนส่งทางถนนจึงเป็นปัจจัยสำคัญเพื่อลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีให้ต่ำลง โดยใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยจัดการและเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานให้มีประสิทธิภาพโดยระบบอินเทอร์เน็ต (IoT) และนำมาประมวลผลจัดการระบบขนส่งและคลังสินค้าแบบเรียลไทม์ (Real Time) เพื่อบูรณาการการใช้ห่วงโซ่ของระบบขนส่ง (Integrated Supply Chain) และ ระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าแบบอัตโนมัติ (Automated Freight Matching) ที่ช่วยลดต้นทุนการขนส่งทางรถบรรทุกโดยเฉพาะการวิ่งรถเที่ยวกลับที่เป็นต้นทุนที่จัดการยากให้ดีขึ้น รวมถึงเป็นการพัฒนาแนวทางการใช้กลยุทธ์การใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในการเป็นจุดศูนย์กลางโลจิสติกส์ เชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Hub & Spoke) ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงขึ้นจากข้อมูลที่ช่วยลดต้นทุนขนส่ง (Last Mile Delivery) ได้อย่างเป็นระบบ

2. **เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** จากทิศทางการลดต้นทุนการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่เชื่อมโยงห่วงโซ่การขนส่ง และช่วยบริหารจัดการด้านขนส่งสินค้า คือ ท่าเรือบก (Dry Port) คลังสินค้า (Warehouse) และ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ที่ควรเร่งพัฒนาในพื้นที่เชื่อมโยงการขนส่งในระหว่างภูมิภาค รวมถึงเร่งพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรางเพื่อยกศักยภาพการเชื่อมโยงห่วงโซ่การขนส่ง และช่วยบริหารจัดการการขนส่งสินค้า โดยการเพิ่มสัดส่วนการใช้การขนส่งทางรางสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าต่ำน้ำหนักมาก และ ปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวนมาก เป็นต้น

3. **เน้นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Model Transport)** ระบบการขนส่งทางรางต้นทุนการขนส่งต่ำกว่าทางถนน 2.23 เท่าเมื่อเทียบเป็นน้ำหนักต่อกิโลเมตร แต่ปัจจุบันพบว่าต้นทุนการขนส่งทางรางคิดเป็น 2.8% ของต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด ดังนั้น เมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางมีความครอบคลุมเพิ่มมากขึ้น พร้อมกับพื้นที่การขนถ่ายสินค้าจากรางสู่รถหรือเชื่อมต่อกับการขนส่งทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งของไทยได้อย่างมีนัยสำคัญ และส่งผลต่อสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีที่จะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างมั่นคงและยั่งยืนมากขึ้น

4. **เพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า** เป็นเรื่องที่ควรให้ความสนใจเป็นพิเศษ เนื่องจากนัยของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีเป็นการส่งสัญญาณโดยนัยว่า ในการขายสินค้าผู้ประกอบการต้องแบกภาระเพิ่มเติมด้านการขนส่งเป็นสัดส่วนเท่าไรของมูลค่าสินค้า ดังนั้น บนพื้นฐานโครงสร้างของไทยที่สินค้าส่วนใหญ่มีมูลค่าต่ำ เช่น สินค้าเกษตร รวมถึงกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคพื้นฐาน เมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วที่สินค้ามีมูลค่าเพิ่มสูงกว่า ส่งผลให้ค่าขนส่งที่คิดตามปริมาตรและน้ำหนักมากกว่าเมื่อเทียบกับมูลค่าสินค้า ภาพรวมประเทศไทยจึงมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีที่สูงกว่ากลุ่มประเทศพัฒนา ดังนั้น ในระยะยาวถ้าประเทศไทยสามารถเพิ่มมูลค่าของ

*This document is issued by ttb analytics, a division of TMBThanachart Bank PCL. All analyses are based on information available to the public. Although the information contained herein is believed to be gathered from reliable sources, TMBThanachart makes no guarantee to its accuracy and completeness. TMBThanachart may have issued, and may in the future issue, other reports that are inconsistent with, and reach different conclusions from, the information presented in this report. Opinions or predictions expressed herein reflect the authors' views, not that of TMBThanachart, as of date of the analysis and are subject to change without notice. TMBThanachart shall not be responsible for the use of contents and its implication.*

สินค้าโดยเฉพาะการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูง เช่น สินค้าในกลุ่มอุตสาหกรรม First S-Curve และ New S-Curve ได้อย่างมีประสิทธิภาพย่อมส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งต่าง ๆ เมื่อเทียบกับมูลค่าสินค้ามีทิศทางที่ลดลงอย่างต่อเนื่องในระยะยาว

**โดยสรุป สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพี สะท้อนต้นทุนของผู้ประกอบการที่ต้องแบกภาระค่าขนส่งเพิ่มขึ้นจากปี 2564 ที่ 16.7% จึงไปลดทอนส่วนกำไรของผู้ประกอบการลง ดังนั้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างขนส่งและการบริหารจัดการด้านขนส่งที่ดีจะช่วยให้ภาระส่วนเพิ่มจากการขนส่งมีแนวโน้มลดลง ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศที่เป็นปัจจัยหลักด้านพัฒนาศักยภาพการผลิตของไทยในระยะยาวได้**

*This document is issued by ttb analytics, a division of TMBThanachart Bank PCL. All analyses are based on information available to the public. Although the information contained herein is believed to be gathered from reliable sources, TMBThanachart makes no guarantee to its accuracy and completeness. TMBThanachart may have issued, and may in the future issue, other reports that are inconsistent with, and reach different conclusions from, the information presented in this report. Opinions or predictions expressed herein reflect the authors' views, not that of TMBThanachart, as of date of the analysis and are subject to change without notice. TMBThanachart shall not be responsible for the use of contents and its implication.*