

ttb analytics ประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีปี 2566 หดตัวเหลือ 13.5% แต่ยังสูงกว่าค่าเฉลี่ยภูมิภาค และรัฐพัฒนาเร่งโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสนับสนุนบทบาทรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการขนส่งเพิ่มประสิทธิภาพในระยะยาว

ศูนย์วิเคราะห์เศรษฐกิจ ทีทีบี หรือ ttb analytics ประเมินสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีปี 2566 ปรับลดเหลือ 13.5% จากค่าระวางการขนส่งทางเรือที่ปรับลดแรงจากฐานที่สูง และต้นทุนค่าขนส่งทางถนนที่เริ่มทรงตัวจากที่เพิ่มในอัตราเร่งจากปีก่อนหน้า ทั้งนี้ คาดปี 2567 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีมีแนวโน้มปรับเพิ่มเติมเล็กน้อยจากค่าระวางเรือที่อาจขยับตัวเพิ่มจากการเริ่มฟื้นตัวของภาคส่งออก และภาครัฐเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางและสนับสนุนการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่งในการลดต้นทุนการขนส่งทางถนน และเพื่อลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีให้ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาค

ระบบโลจิสติกส์เป็นภาคส่วนสำคัญที่เชื่อมโยงภาคผลิตกับภาคการค้า หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือการส่งผ่านสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค อย่างไรก็ตาม ต้นทุนโลจิสติกส์เป็นต้นทุนส่วนเพิ่มที่ไม่เกี่ยวกับขั้นตอนการผลิต ที่อาจลดทอนกำไรของผู้ขายหรือส่งผลให้ผู้ซื้อต้องจ่ายเงินจำนวนเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้น การที่ต้นทุนโลจิสติกส์มีสัดส่วนที่สูงเมื่อเทียบกับผลิตภัณฑ์มวลรวม (จีดีพี) เปรียบเสมือนสัดส่วนของรายได้บางส่วนต้องถูกนำไปเพื่อการขนส่ง ซึ่งข้อมูลปี 2565 ของสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติชี้ว่าประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพี 13.9% โดยสูงกว่าเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา และ ญี่ปุ่น ที่มีสัดส่วนที่ 9.1% และ 8.0% ตามลำดับ รวมถึงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย ที่มีสัดส่วนที่ 8% และ 13% พบว่าประเทศไทยก็ยังมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีที่สูงกว่าซึ่งอาจเป็นอุปสรรคในการตัดสินใจในการเข้ามาลงทุนของผู้ประกอบการต่างชาติจากความเสียเปรียบในด้านการขนส่งที่ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเพื่อการจัดส่งและบริหารจัดการสินค้าที่สูงขึ้น

อย่างไรก็ดี ในมุมมองของ ttb analytics เชื่อว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีในปี 2565 มีความเป็นไปได้ที่อาจปรับเพิ่มสูงขึ้นแตะ 14.5% ซึ่งใกล้เคียงกับตัวเลขที่ทาง PricewaterhouseCoopers (PwC) ได้ประเมินไว้ในช่วงเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมาที่ประมาณ 15% จากค่าระวางตู้สินค้าตามการประกาศของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือชี้ค่าระวางตู้สินค้าเฉลี่ยเพิ่มสูงขึ้นถึง 52% บนปริมาณการขนส่งที่ใกล้เคียงกับปีก่อนหน้า และในกลุ่มเรือบรรทุกสินค้าเทกองที่ค่าระวางถ่วงน้ำหนักปรับลดลง 10% แต่ชดเชยด้วยปริมาณขนส่งสินค้าเทกองที่เพิ่มขึ้นถึง 26% สอดคล้องกับผลประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งเรือตู้สินค้าและเรือบรรทุกสินค้าเทกองที่รายได้ในปี 2565 เพิ่มขึ้น 37.4% และ 30.5% ตามลำดับ

ในส่วนของปี 2566 ttb analytics ประเมินสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีมีแนวโน้มปรับตัวลงอย่างมีนัยสำคัญเหลือที่ 13.5% จากต้นทุนขนส่งทางน้ำที่มีค่าระวางตู้สินค้าเริ่มปรับตัวลดลงต่อเนื่อง โดยในปี 2566 ค่าระวางตู้

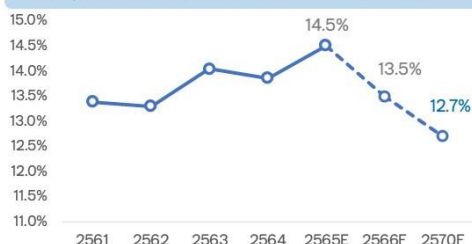
สินค้าปรับลดลงราว 60% เมื่อเทียบกับในแต่ละช่วงเวลาเดียวกันของปี 2565 รวมถึงกลุ่มสินค้าเทกอง ค่าระวางก็มีการปรับลงเกือบ 40% และต้นทุนการขนส่งทางถนนเริ่มทรงตัวจากฐานที่ปรับเพิ่มสูงไปแล้วในปีก่อนหน้า ทั้งนี้ คาดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีในปี 2567 อาจมีทิศทางปรับเพิ่มเล็กน้อยที่ 13.6% จากค่าขนส่งทางน้ำที่คาดว่าในปี 2566 จะฟื้นตัวดีขึ้นช่วยหนุนทั้งค่าระวางที่ปรับเพิ่มตามอุปสงค์ที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเห็นได้ว่าบนโครงสร้างการขนส่งของไทยพบต้นทุนค่าขนส่งเมื่อเทียบกับรายได้ยังถือว่าสูงโดยเปรียบเทียบ ดังนั้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและดึงดูดเม็ดเงินการลงทุนจากผู้ประกอบการต่างชาติ การลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพี จึงเป็นเรื่องจำเป็นที่ไทยต้องวางแผนและดำเนินการในระยะถัดไป เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างชาติ ดังต่อไปนี้

1. **ลดต้นทุนการขนส่งทางบก** ประเทศไทยมีสัดส่วนต้นทุนการขนส่งทางบกคิดเป็นสัดส่วนกว่า 49.6% ของโครงสร้างต้นทุนการขนส่งทั้งหมด โดยปัจจุบันภาครัฐมีแผนงานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้ครอบคลุมมากขึ้นผ่านโครงการรถไฟความเร็วสูง และ รถไฟรางคู่ ซึ่งตามข้อมูลการศึกษาชี้ระบบการขนส่งทางรางมีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่าทางถนน 2.23 – 3.06 เท่าเมื่อเทียบเป็นน้ำหนักต่อกิโลเมตร แต่เป็นที่น่าเสียดายที่ปัจจุบันต้นทุนการขนส่งทางรางมีสัดส่วนเพียง 1.9% ของต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด รวมถึงภาครัฐควรสนับสนุนให้ภาคเอกชนเริ่มหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการขนส่งให้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากต้นทุนค่าขนส่งต่อน้ำหนักต่อกิโลเมตรของรถยนต์ไฟฟ้าต่ำกว่าการใช้รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถึง 60% ซึ่งบนสมมติฐานว่าภายในปี 2570 ไทยสามารถเปลี่ยนโหมดขนส่งทางถนนไปใช้ระบบรางได้ 10% และใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพื่อขนส่งแทนที่รถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ 10% ttb analytics ประเมินว่าไทยจะสามารถลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีได้ต่ำลงเหลือ 12.7% ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของภูมิภาคที่คาดว่าจะอยู่ที่ราว 13.2%

2. **เพิ่มมูลค่าให้กับสินค้า** เป็นเรื่องที่ควรให้ความสนใจเป็นพิเศษ เนื่องจากนัยของสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีเป็นการส่งสัญญาณโดยนัยว่า ในการซื้อขายสินค้าผู้ประกอบการหรือผู้ซื้อต้องแบกรับเพิ่มเติมด้านการขนส่งเป็นสัดส่วนเท่าไรของมูลค่าสินค้า ดังนั้น บนพื้นฐานโครงสร้างของไทยที่สินค้าส่วนใหญ่มีมูลค่าต่ำ เช่น สินค้าเกษตร และสินค้าอุปโภคบริโภคพื้นฐาน เมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศพัฒนาแล้วที่สินค้ามีมูลค่าเพิ่มสูงกว่า ส่งผลให้ค่าขนส่งที่คิดตามปริมาตรและน้ำหนักมากกว่าเมื่อเทียบกับมูลค่าสินค้า ภาพรวมประเทศไทยจึงมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีที่สูงกว่ากลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว ดังนั้น ในระยะยาวหากประเทศไทยสามารถเพิ่มมูลค่าสินค้าโดยเฉพาะการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าสูง เช่น สินค้าในกลุ่มอุตสาหกรรม First S-Curve และ New S-Curve ได้อย่างมีประสิทธิภาพย่อมส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งต่าง ๆ เมื่อเทียบกับมูลค่าสินค้านั้นมีทิศทางที่ลดลงอย่างต่อเนื่องในระยะยาว และยั่งยืน

ttb analytics คาดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อจีดีพีหดตัวเหลือ 13.5% แต่ยังสูงกว่าค่าเฉลี่ยภูมิภาค แม้รัฐพัฒนาเร่งโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสนับสนุนบทบาทรถยนต์ไฟฟ้าเพื่อการขนส่งเพิ่มประสิทธิภาพในระยะยาว

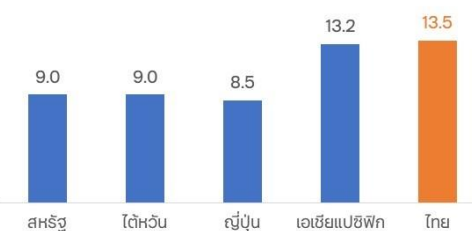
ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทย 2561-2570F



ต้นทุนค่าขนส่งทางเรือที่ทยอยตัวลง



ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เปรียบเทียบประเทศอื่นๆ



แนวทางลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

ลดต้นทุน
การขนส่ง
ทางบก

- ✓ เร่งพัฒนาโครงสร้างทางรางเพื่อให้พร้อมรองรับการขนส่งทางถนน
- ✓ ภาครัฐควรเร่งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้รถไฟเพื่อการขนส่งให้มากขึ้น

เพิ่ม
มูลค่า
เพิ่มให้สินค้า

- ✓ เร่งเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าเพื่อลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP
- ✓ พัฒนา First S-Curve และ New S-Curve เพื่อสร้างสินค้าใหม่ที่มีมูลค่าสูงหรือเพื่อต่อยอดพัฒนาผลิตภัณฑ์เดิมให้เพิ่มมูลค่าสูงขึ้น

ที่มา: NESDC, CAAT, DLT, MD, EDTA, PwC, TNSC, SET และ ttb analytics คาดการณ์ ณ ตุลาคม 2566