

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๕/๒๕๕๖



สวค. 2/225
วันที่ 24 พ.ค. ๖6
เวลา 11:30.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง : ส5527 สิด ✓
รับที่ : ๕5783/55
วันที่ : 24 พ.ค. 55 เวลา : 10:48
ว. วิวัฒน์ 1 มีด

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕

เรื่อง รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี ๒๕๕๓ และ ๒๕๕๔

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี ๒๕๕๔

ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ขอเสนอเรื่อง รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี ๒๕๕๓ และ ๒๕๕๔ มาเพื่อคณะรัฐมนตรีรับทราบ โดยเรื่อง ที่เสนอดังกล่าวนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะรัฐมนตรีตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๔ (๑๒) ทั้งนี้ เรื่องดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

๑. ความเป็นมา

๑.๑ สำนักงานฯ ได้พัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และเผยแพร่ในรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นประจำทุกปี เพื่อใช้เป็น ตัวชี้วัดประสิทธิภาพและความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทย เป็นเครื่องมือในการติดตามและประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม ตลอดจนใช้เป็นฐานข้อมูลให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบการกำหนดนโยบายและทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทั้งนี้ การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP จะล่าช้า (Lag Time) กว่าปีที่ประกาศ GDP ๑ ปี เนื่องจาก ข้อมูลทุติยภูมิหลายรายการที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ต้องใช้ระยะเวลาประมาณ ๘ - ๑๐ เดือน ในการจัดทำและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

๑.๒ เนื่องจากในปี ๒๕๕๔ สำนักงานฯ ได้มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ใหม่ ตามแนวคิดของระบบบัญชีประชาชาติสากลล่าสุด และปรับปรุงเพิ่มเติม รุกรกรมทางเศรษฐกิจใหม่ที่ยังไม่ได้นับรวมไว้ในข้อมูลชุดเดิม โดยเฉพาะสาขาบริการ เช่น บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่า และบริการสนับสนุนทางธุรกิจ (Real Estate, Renting and Business Activities) และตัวกลางทางการเงิน (Financial Intermediation) ส่งผลให้สำนักงานฯ จำเป็นต้อง ปรับปรุงตัวเลขมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้งอนุกรมย้อนหลังถึงปี ๒๕๕๔

๒.สาระสำคัญ

๒.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี ๒๕๕๓

๒.๑.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี ๒๕๕๓ มีมูลค่ารวมประมาณ ๑,๖๔๔.๐ พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ ๑๕.๒ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ประกอบด้วย

/๑) ต้นทุนค่าขนส่ง...

๑) ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ๗๗๖.๔ พันล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๔๗.๒ ของต้นทุนทั้งหมด)

๒) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ๗๒๒.๕ พันล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๔๔.๐ ของต้นทุนทั้งหมด)

๓) ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ๑๔๕.๑ พันล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๘.๘ ของต้นทุนทั้งหมด)

๒.๑.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี ๒๕๕๓ เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ ๑๕.๑ ของ GDP ในปี ๒๕๕๒ เป็นร้อยละ ๑๕.๒ โดยมีมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑๓.๙ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวส่งผลให้การบริโภคภายในประเทศและการส่งออกเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ได้ปรับตัวสูงขึ้นเช่นกัน เนื่องจากการขยายตัวของอุปสงค์ดังกล่าวและปัจจัยด้านราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยที่เพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ ๑๖.๘ จากปีก่อนหน้า ทั้งนี้ การขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนใหญ่มีสาเหตุจากต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่ปรับตัวขึ้นร้อยละ ๑๕.๐ ต่อปี รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังร้อยละ ๑๓.๕ ต่อปี และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ร้อยละ ๑๐.๖ ต่อปี

๒.๒ เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ปี ๒๕๕๓ ของไทยกับต่างประเทศ

๒.๒.๑ ประเทศสหรัฐอเมริกา มีต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP อยู่ในระดับต่ำกว่าประเทศไทย แต่มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๗.๘ ในปี ๒๕๕๒ เป็นร้อยละ ๘.๓ ของ GDP ในปี ๒๕๕๓ เนื่องจากระบบการขนส่งสินค้าและอัตราค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิง (Fuel Surcharges) รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการถือครองสินค้า เช่น ค่าประกันภัย ค่าเสื่อมราคา อัตราภาษี และค่าเสื่อมมูลค่าของสินค้า ปรับตัวเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับของประเทศไทย

๒.๒.๒ สาธารณรัฐประชาชนจีน มีต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP สูงกว่าประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ ๑๗.๘ ของ GDP ในปี ๒๕๕๓ โดยมีสาเหตุสำคัญจากความเสี่ยงด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างมณฑลชายฝั่งทะเลตะวันออกและพื้นที่ภาคตะวันตกของจีน ซึ่งจากผลสำรวจของ The Global Supply Chain Council ชี้ให้เห็นว่า บริษัทที่ดำเนินธุรกิจอยู่ในฝั่งตะวันออกของจีนมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เพียงร้อยละ ๑๐ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP สูงกว่าไทย แต่สามารถใช้ประโยชน์จากรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะการขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าไทย

๒.๓ ประมาณการต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี ๒๕๕๔ สศช. คาดการณ์สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี ๒๕๕๔ ลดลงเหลือร้อยละ ๑๔.๕ โดยมีสาเหตุสำคัญจากผลกระทบของอุทกภัยในช่วงไตรมาสที่ ๓-๔ ของปี ๒๕๕๔ ซึ่งสร้างความเสียหายอย่างรุนแรงในพื้นที่ภาคกลางซึ่งเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและเป็นแหล่งการผลิตสินค้าต้นน้ำ (Upstream Industry) ที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น ส่งผลให้คลังสินค้าและสินค้าคงคลังในพื้นที่อุทกภัยได้รับความเสียหายทันที และส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงการหยุดชะงักของกระบวนการส่งผ่านสินค้าไปยังอุตสาหกรรมต่อเนื่องและผู้บริโภค (Supply Chain Disruption)

๒.๔ ข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไป

แม้ว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ในช่วงปี ๒๕๔๔ - ๒๕๕๔ มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๐.๓ ต่อปี ซึ่งสะท้อนถึงประสิทธิภาพของการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้นตามลำดับ แต่ประสิทธิภาพที่ดีขึ้นดังกล่าวกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ในภาคอุตสาหกรรมซึ่งมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบบริหารจัดการสินค้าคงคลังและการขนส่งที่ทันสมัย ประกอบกับโครงสร้างการขนส่งในภาพรวมของประเทศยังพึ่งพาทางถนนเป็นหลักกว่าร้อยละ ๘๐ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนพลังงานสูง ซึ่งเป็นผลจากความล่าช้าของการพัฒนาระบบขนส่งทางรางและบริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ บริการเรือชายฝั่ง รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ ในด้านระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกำลังคนที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มประสิทธิภาพกิจกรรมโลจิสติกส์ของประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยต้องรับภาระค่าใช้จ่ายต้นทุนโลจิสติกส์จำนวนมาก ดังนั้น สำนักงานฯ มีข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในระยะต่อไป ดังนี้

๒.๔.๑ การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เร่งรัดการดำเนินงานตามแผนงานเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระบบราง และระบบขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง เพื่อปรับโครงสร้างการขนส่งในเส้นทางหลักของประเทศ โดยมุ่งเน้นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดต้นทุนพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชิงบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคธุรกิจในการรวบรวมและกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภค

๒.๔.๒ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization) โดยเฉพาะกิจกรรมโลจิสติกส์ภาคเกษตรซึ่งอยู่ในช่วงต้นน้ำ ด้วยการบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังการเก็บเกี่ยว (Post-harvest Management) และการพัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cool Chain System) ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และรักษาคุณภาพของสินค้าเกษตรทั้งประเภทเน่าเสียง่ายและสินค้าลักษณะเทกองที่มีศักยภาพสูงในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และช่วยยกระดับรายได้ของเกษตรกรในระยะยาว นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) เพื่อจัดการระบบโลจิสติกส์ภายในสถานประกอบการและมีส่วนร่วมในห่วงโซ่อุปทานการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๔.๓ การผลักดันโครงการจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ เร่งปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติภายในของหน่วยงานรัฐ เพื่อยกระดับมาตรฐานการค้าและบริการให้สามารถพร้อมรับมือกับการแข่งขันจากการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี ๒๕๕๘ ด้วยการเร่งรัดการเชื่อมต่อระบบข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนให้เสร็จสมบูรณ์ ซึ่งจะช่วยลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการออกรับรอง/ใบอนุญาตสำหรับสินค้าส่งออก/นำเข้า และลดต้นทุนการบริหารจัดการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Paperless) ในขณะที่ภาคเอกชนควรวางแผนปรับปรุงระบบงานให้มีประสิทธิภาพและขยายระบบเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับภาครัฐ และระหว่างภาคเอกชนด้วยกัน

๒.๔.๔ การพัฒนาคุณภาพและศักยภาพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการแข่งขันระดับภูมิภาค โดยเฉพาะระดับปฏิบัติการ ได้แก่ พนักงานขับรถบรรทุก

/ซึ่งมีจำนวนมาก...

ซึ่งมีจำนวนมากที่สุดในสาขาโลจิสติกส์ และระดับบริหารชั้นกลางของสถานประกอบการในภาคการผลิต การค้า และธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ด้วยการยกระดับทักษะฝีมือแรงงานไปสู่ระดับมืออาชีพและเป็นสากล (Internationalization) ควบคู่ไปกับการสร้างมาตรฐานแรงงานและมาตรฐานวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์ เพื่อช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ได้โดยตรง

(รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. ๐ ๒๒๘๒ ๙๑๖๐

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๑๘๖๐

E-mail Danucha@nesdb.go.th