

## จับชีพจรโลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (พฤศจิกายน 2566)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	42,155	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	230	▼ -7.6%
ปิดกิจการ	110	▼ -22.5%

\* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด  
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(47.0%)	▼ -11.5%
กิจกรรมตัวแทนรับจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (52292)	(12.2%)	▲ 47.4%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(11.7%)	▲ 3.8%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน พ.ย. 2566  
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีมูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
ตารางเวลา (51101)	39,255.91 (90.64%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	728.49 (1.68%)
การดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)(52221)	626.71 (1.45%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน พ.ย. 2566  
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 42,155 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 230 ราย ลดลง 7.6% และปิดกิจการ 110 ราย ลดลง 22.5% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 108 ราย คิดเป็น 47.0% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ กิจกรรมตัวแทนรับจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) และการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (พ.ย. 2566)** มูลค่า 43,308.77 ล้านบาท คิดเป็น 44.73% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮ่องกง และไอร์แลนด์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา คิดเป็น 90.64% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

## ประเด็นโอกาส



### การค้าระหว่างประเทศเริ่มส่งสัญญาณฟื้นตัว

รายงาน Global Trade Outlook and Statistics ฉบับเดือนตุลาคม 2566 ขององค์การการค้าโลก คาดการณ์การเติบโตของการค้าระหว่างประเทศในปี 2567 ไว้ 3.3% ตามประมาณการการเติบโตของเศรษฐกิจทั่วโลก จึงอาจเป็นสัญญาณที่ดีให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องของไทยได้เตรียมตัวคว้าโอกาสที่จะมาถึง ทั้งนี้เดือนตุลาคม 2566 การค้าระหว่างประเทศของไทยได้กลับมามีอัตราการเติบโตเป็นบวกอีกครั้ง และส่งผลต่อการขนส่งสินค้านำเข้าส่งออกของไทยผ่านช่องทางต่าง ๆ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งเป็นช่องทางหลักของการค้าระหว่างประเทศ ได้กลับมามีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้น 4.8% หลังจากหดตัวต่อเนื่องมาหลายเดือน

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, องค์การการค้าโลก

### ลาตินอเมริกาเตรียมรับการค้าระหว่างประเทศ

ในช่วงเวลาที่ผ่านมาก็มีความเคลื่อนไหวรองรับการฟื้นตัวของการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงกระแสความเปลี่ยนแปลงของภูมิรัฐศาสตร์โลกที่น่าสนใจในภูมิภาคลาตินอเมริกา โดยโคลอมเบีย ซึ่งมีเศรษฐกิจใหญ่ที่สุดลำดับ 4 ของลาตินอเมริกา ได้ประกาศยกระดับความสัมพันธ์เป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์กับจีน ทางด้านของเปรูก็เร่งพัฒนาท่าเรือชานเคย์ (Chancaay) ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของกรุงลิมา โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อทำการค้ากับจีน และฝ่ายจีนเองก็เร่งพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในเขตปกครองตนเองกวางสีฉว่ง ซึ่งรวมถึงการขุดเชื่อมคลองผิงลู่กับแม่น้ำซีเจียง เพื่อออกสู่ทะเลที่อ่าวเป่ย์ปู้

## ประเด็นความท้าทาย



### การขนส่งสินค้าทางถนนอาจต้องเร่งปรับตัว

ในช่วงวิกฤตโควิด-19 การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งสำคัญที่ช่วยประคับประคองการค้าระหว่างประเทศของไทย เมื่อการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่นประสบปัญหาการหยุดชะงัก แต่เมื่อวิกฤตโควิด-19 คลี่คลาย และการค้าระหว่างประเทศเริ่มกลับมาดำเนินได้เหมือนก่อนวิกฤต ผู้ค้าจึงอาจกลับมาพิจารณาความจำเป็นของการใช้การขนส่งสินค้าทางถนนอีกครั้ง ทำให้พบว่าในเดือนตุลาคม 2566 การค้าระหว่างประเทศด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลักแบบเดียวที่มีการเติบโตติดลบ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางถนน เช่น การมีต้นทุนค่าขนส่งสูง สามารถขนส่งสินค้าได้น้อยกว่ารูปแบบอื่น อ่อนไหวต่อสภาพอากาศ รวมถึงการมีอัตรา

ที่มา : สสว., OECD

การเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า และปลดปล่อยมลพิษสูงกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงมีข้อได้เปรียบ เช่น ความรวดเร็ว และคล่องตัวในการขนส่งเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ และบทบาทในการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งอื่น รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่ยังมีข้อจำกัดในการขนส่งด้วยรูปแบบอื่น

การขนส่งสินค้าทางถนนจึงยังคงมีความสำคัญ แต่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องอาจต้องเร่งปรับตัวเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับประเด็นข้อจำกัด เช่น การปรับไปสู่การใช้ยานพาหนะพลังงานทางเลือกซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่า และปลดปล่อยมลพิษต่ำกว่า รวมถึงการใช้เทคโนโลยีที่ทำให้มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น



### จับชีพจรโลจิสติกส์

#### มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (ตุลาคม 2566)



##### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,125,382.16**  
 สัดส่วน **65.3%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 4.8%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.6%) <b>▲ 8.8%</b>	
ญี่ปุ่น (11.6%) <b>▲ 0.3%</b>	
สหรัฐอเมริกา (11.3%) <b>▲ 5.5%</b>	

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (74.4%) <b>▲ 4.3%</b>	
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (9.8%) <b>▲ 3.4%</b>	
ท่าเรือกรุงเทพ สก. (6.4%) <b>▲ 0.1%</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (8.1%) <b>▲ 13.6%</b>	
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703) (4.6%) <b>▲ 18.9%</b>	
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (2710) (4.2%) <b>▲ 54.6%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



##### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **427,486.09**  
 สัดส่วน **24.8%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 12.9%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (16.5%) <b>▲ 8.7%</b>	
จีน (13.8%) <b>▼ -1.1%</b>	
ไต้หวัน (11.8%) <b>▲ 107.7%</b>	

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (96.7%) <b>▲ 9.9%</b>	
สนามบินดอนเมือง (2.9%) <b>▲ 512.7%</b>	
สนามบินนานาชาติภูเก็ต(ศก.4) (0.2%) <b>▲ 339.0%</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรอนิกส์ (8542) (19.3%) <b>▲ 5.4%</b>	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (11.9%) <b>▲ 13.1%</b>	
แผงวงจร (8537) (5.7%) <b>▲ 174.0%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



##### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **155,358.79**  
 สัดส่วน **9.0%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -5.9%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (20.2%) <b>▲ 18.4%</b>	
มาเลเซีย (15.8%) <b>▼ -9.3%</b>	
ลาว (14.7%) <b>▼ -6.3%</b>	

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (28.8%) <b>▲ 1.0%</b>	
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (16.9%) <b>▼ -0.7%</b>	
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (6.3%) <b>▼ -18.3%</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรอนิกส์ (8542) (6.2%) <b>▲ 8.5%</b>	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (4.8%) <b>▼ -25.2%</b>	
ก๊าซปิโตรเลียม (2711) (3.4%) <b>▼ -36.8%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



##### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,257.00**  
 สัดส่วน **0.07%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 11.9%**

##### ตลาดสำคัญ\*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (78.0%) <b>▲ 15.8%</b>	
เกาหลีใต้ (10.5%) <b>▲ 22.1%</b>	
ญี่ปุ่น (2.9%) <b>▼ -28.5%</b>	

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (94.7%) <b>▲ 10.3%</b>	
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (2.1%) <b>▲ 1.4%</b>	

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001) (54.1%) <b>▲ 85.7%</b>	
ยางสังเคราะห์ (4002) (39.0%) <b>▼ -29.2%</b>	
ปุ๋ยเคมี (3105) (2.1%) <b>▲</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



## Highlight ประเด็นสำคัญ

### การขนส่งทางราง โอกาสในการพัฒนาความสามารถด้านโลจิสติกส์ของไทย

การขนส่งสินค้าทางรางเป็นหนึ่งในช่องทางการขนส่งสินค้าทางบกที่มีความสำคัญรูปแบบหนึ่ง เป็นช่องทางที่สามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก มีความปลอดภัยในการขนส่ง รวมทั้งมีความคุ้มค่าในการใช้พลังงานมากกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน โดยมีดัชนีการใช้พลังงานในการขนส่งสินค้าต่ำกว่าทางถนน 3.5 เท่า ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรางสามารถขนส่งสินค้าได้หลายประเภท อาทิ สินค้าเทกอง (Bulk) สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ หรือสินค้าในรูปแบบอื่น ๆ เช่น น้ำมัน ก๊าซหุงต้ม (Liquefied Petroleum Gas: LPG)

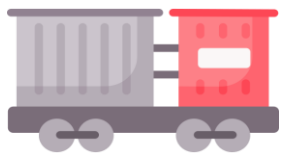
จากข้อมูลสถิติการขนส่งสำคัญ ปี 2565 ที่จัดทำโดย OECD ระบุว่า การค้าโลกเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 ซึ่งแม้ว่าการขนส่งทางอากาศจะหดตัว แต่การขนส่งภาคพื้นดินยังคงมั่นคง โดยการขนส่งทางรางของสหรัฐฯ หดตัวเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.1 ในขณะที่ในสหภาพยุโรปขยายตัวที่ร้อยละ 0.6



นอกจากนี้ ข้อมูลจากสหภาพรถไฟสากล (International Union of Railways: UIC) ระบุว่า การขนส่งทางรางของโลกในปี 2564 มีปริมาณ 11.5 ล้านล้านตันต่อกิโลเมตร โดยภูมิภาคเอเชียและโอเชียเนียมีการขนส่งทางรางมากที่สุดที่ร้อยละ 42.5 รองลงมาคือภูมิภาคอเมริกา ร้อยละ 27.4 ตามมาด้วยรัสเซีย ร้อยละ 22.9 อีกทั้งจากข้อมูลของการประชุมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport Forum) ภายใต้ OECD พบว่าประเทศสมาชิก OECD มีสัดส่วนการขนส่งทางถนนมากที่สุด คิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ตามมาด้วยการขนส่งทางรางร้อยละ 24 โดยประเทศที่มีการขนส่งทางรางมากกว่าการขนส่งทางถนน อาทิ รัสเซีย ออสเตรเลีย และแคนาดา เนื่องจากเป็นประเทศที่มีระยะทางในการขนส่งมากทำให้เหมาะแก่การขนส่งทางราง

นอกจากในเรื่องระยะทางแล้ว การขนส่งทางรางยังมีข้อได้เปรียบในด้านอื่นๆ เช่น การปล่อยก๊าซเรือนกระจกน้อยกว่าการขนส่งทางถนน ความปลอดภัยในการขนส่งที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าในรูปแบบอื่น ทั้งนี้ เพื่อที่จะใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบดังกล่าวและทำให้การขนส่งทางรางดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต้องคำนึงถึงหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทางรางเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น อาทิ

#### ปริมาณการขนส่ง



รถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ถึง 40-50 ตัน ในขณะที่รถบรรทุกระยะไกลโดยทั่วไปสามารถขนส่งสินค้าได้ 25 ตัน ทำให้การขนส่งทางรางเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าเทกองเนื่องจากมีความได้เปรียบทางด้านต้นทุนที่มากกว่า แต่สำหรับสินค้าบางประเภทที่มีปริมาณไม่มากเท่า อาจเป็นการเพิ่มเวลาและต้นทุนในการบริหารจัดการ

#### มูลค่าของสินค้าที่ขนส่ง



ปัจจัยที่ผู้ขนส่งสินค้าให้ความสำคัญคือ ความเร็ว ความปลอดภัย และความน่าเชื่อถือในการจัดส่ง ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ส่งผลต่อมูลค่าของสินค้าที่ผู้ขนส่งจะเลือกส่งในรูปแบบต่างๆ เช่น การค้าระหว่างจีนและยุโรป สินค้ามูลค่าปานกลางสามารถขนส่งทางรถไฟได้ เนื่องจากขนส่งรวดเร็วกว่าทางทะเลและมีความน่าเชื่อถือ ในขณะที่ในอเมริกาสินค้าที่ส่งทางรถไฟมีมูลค่าต่ำกว่าสินค้าที่ส่งทางถนนมาก

#### การเชื่อมต่อไมล์สุดท้าย



(Last-mile connectivity) การขนส่งทางรางและทางน้ำจะมีขีดความสามารถในการแข่งขันมากที่สุดหากสามารถขนส่งไปถึงปลายทางสุดท้าย อย่งไรก็ดี หากยังต้องกระจายสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อให้ไปถึงปลายทาง อาจทำให้ระยะเวลาและต้นทุนในการบริหารจัดการมีมากขึ้น

#### ระยะทาง



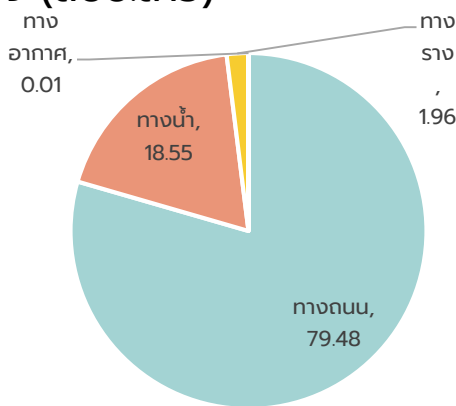
ยิ่งระยะทางการขนส่งสินค้ามากขึ้น ข้อได้เปรียบด้านต้นทุนของการขนส่งทางรางจะมากกว่ารถบรรทุก ในทางกลับกันหากเป็นการขนส่งสินค้าที่ต้องส่งไปถึงมือผู้รับที่ไม่ได้มีปริมาณหรือระยะทางที่ไกลมาก การขนส่งทางถนนยังคงเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่า



### Highlight ประเด็นสำคัญ

## การขนส่งทางราง โอกาสในการพัฒนาความสามารถด้านโลจิสติกส์ของไทย

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของไทย ในเดือนตุลาคม 2566 รวมทั้งสิ้น 1.009 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากเดือนตุลาคม 2565 ร้อยละ 9 ประกอบด้วยการขนส่งด้วยคอนเทนเนอร์ร้อยละ 76 การขนส่งน้ำมันร้อยละ 13 การขนส่งปูนซีเมนต์ ร้อยละ 9 และการขนส่ง LPG ร้อยละ 2 โดยเส้นทางหลักที่มีการขนส่งคอนเทนเนอร์ ได้แก่ (1) เส้นทางลาดกระบัง-แหลมฉบัง (2) เส้นทางอื่นนอกเหนือจากตะวันออก (3) เส้นทางไปท่าเรือมาเลเซีย และ (4) เส้นทางหนองคาย-ท่านาแล้ง (สปป.ลาว)



อย่างไรก็ดี จากสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศปี 2565 จะเห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนยังเป็นรูปแบบหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.48 ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางราง สัดส่วนเพียงร้อยละ 1.96 และยังมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อยจากการขาดแรงจูงใจด้านราคาเนื่องจากต้นทุนในการยกขนสินค้า และขาดความเชื่อมั่นในความตรงต่อเวลาของการให้บริการ รวมทั้งโครงข่ายรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ยังอยู่ระหว่างการพัฒนา

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การพัฒนาและเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นโอกาสของไทยในการเพิ่มความสามารถทางด้านโลจิสติกส์ โดยหากไทยสามารถพัฒนาการขนส่งทางรางให้สามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน โดยเฉพาะในด้านความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของการขนส่งทางรางที่จะช่วยให้ภาคการขนส่งสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตลอดห่วงโซ่อุปทานได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ การพัฒนาให้การขนส่งทางรางมีขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น ต้องอาศัยการสนับสนุนจากภาครัฐในหลายๆ ด้าน อาทิ



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ธนาคารโลก (World Bank)

กรมการขนส่งทางราง

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



### การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน

- การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมเพื่อให้ภาคเอกชนสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทางการขนส่งที่หลากหลายและเชื่อถือได้ ปัจจุบัน ไทยมีโครงการรถไฟความเร็วสูงที่มีแผนจะก่อสร้างเส้นทางทั้งหมด 4 สาย ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ รวมทั้งมีแผนการสร้างรถไฟทางคู่ เพิ่มจาก 4,044 กิโลเมตร เป็น 6,463 กิโลเมตร และเพิ่มศูนย์ขนสินค้าทางรางอีก 39 แห่ง โดยมีเป้าหมายให้การขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นจาก 12.17 ล้านตันต่อปี เป็น 46.89 ล้านตันต่อปี ในปี 2570



### การใช้ประโยชน์จากเส้นทางที่มีอยู่

- การใช้ประโยชน์จากเส้นทางการขนส่งทางรางที่มีอยู่ โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ที่เชื่อมต่อจากเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ผ่านเมืองบ่อเต็น ชายแดนประเทศลาว และมุ่งลงใต้ไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว จะช่วยลดต้นทุนและประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้ามาถึงจังหวัดหนองคายมากกว่าเส้นทางการขนส่งทางถนนถึง 2 วัน

การใช้เส้นทางการขนส่งทางรางเป็นโอกาสหนึ่งในการพัฒนาความสามารถทางด้านโลจิสติกส์ของไทย เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดได้อย่างไรก็ตาม การเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายประการ ทั้งปริมาณ มูลค่า และระยะทางของการขนส่งในแต่ละครั้ง โดยเฉพาะการเชื่อมต่อโมดัลสุดท้ายของการขนส่ง ที่อาจทำให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ส่งผลให้มีต้นทุนในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อพิจารณาปัจจัยดังกล่าว ประกอบกับต้นทุนและความคุ้มค่าของการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทางแล้ว ผู้ประกอบการอาจเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมที่สุดเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

