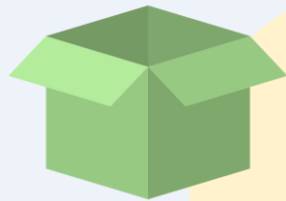


เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนกุมภาพันธ์ 2569)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 47,521 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่
362 ราย

เพิ่มขึ้น 17.9% YoY
(เพิ่มขึ้น 7.4% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 165 ราย
 - ลดลง 1.2% YoY (ลดลง 0.6% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 65 ราย
 - เพิ่มขึ้น 97.0% YoY (เพิ่มขึ้น 35.4% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 52 ราย
 - เพิ่มขึ้น 44.4% YoY (เพิ่มขึ้น 2.0% MoM)



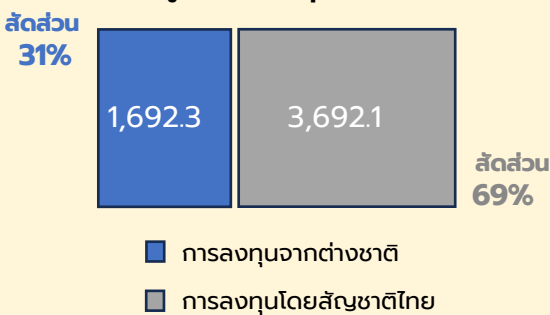
จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ
29 ราย

ลดลง 40.8% YoY
(ลดลง 49.1% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 13 ราย
 - ลดลง 23.5% YoY (ลดลง 40.9% MoM)
 2. กิจกรรมไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์ที่มีใช้ของรัฐ (53200)
 - ปิดกิจการ 4 ราย
 - เพิ่มขึ้น 33.3% YoY (ลดลง 55.6% MoM)
 3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 3 ราย
 - ลดลง 62.5% YoY (ลดลง 66.7% MoM)
- และการขนส่งผู้โดยสารโดยรถยนต์รับจ้าง/แท็กซี่ (49321)
 - ปิดกิจการ 3 ราย
 - เพิ่มขึ้น 200.0% YoY (MoM เพิ่มขึ้นจาก 0 ราย เป็น 3 ราย)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)



ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	มูลค่า 1163.5 ล้านบาท สัดส่วน 21.6%
2. การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	มูลค่า 104.3 ล้านบาท สัดส่วน 1.9%
3. กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52231)	มูลค่า 77.6 ล้านบาท สัดส่วน 1.4%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์มากที่สุด 5 อันดับแรก

1. สิงคโปร์ (มูลค่า 1,191.9 ล้านบาท)
2. จีน (มูลค่า 168.4 ล้านบาท)
3. ฮ่องกง (มูลค่า 58.2 ล้านบาท)
4. แคนาดา (มูลค่า 47.9 ล้านบาท)
5. มาเลเซีย (มูลค่า 39.1 ล้านบาท)

ประเด็นที่น่าสนใจ

- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์มีสัดส่วนมากที่สุดในกิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291) เช่น การจัดเก็บสินค้าและการกระจายสินค้า การออกเอกสารและการจัดหาเอกสารเกี่ยวกับการขนส่ง และเอกสารเกี่ยวกับรายการสินค้าที่ขนส่ง รวมทั้งการขนถ่ายสินค้า โดยสิงคโปร์มีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุด ซึ่งภาคโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในเครื่องยนต์หลักของเศรษฐกิจสิงคโปร์ และสิงคโปร์ได้รับประโยชน์จากความต้องการพื้นที่คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นในตลาดอีคอมเมิร์ซและการขยายตัวของการค้าภูมิภาค ทั้งนี้ ไทยมีจุดแข็งสำคัญในด้านทำเลในการกระจายสินค้าเข้าสู่ประเทศใกล้เคียง เช่น CLMV และจีนตอนใต้

ประเด็นเฝ้าระวัง

- การเปิดกิจการของธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ทั้งนี้ มีบางสาขาที่ควรเฝ้าระวังเนื่องจากการปิดกิจการเพิ่ม อาทิ การขนส่งผู้โดยสารโดยรถยนต์รับจ้าง/แท็กซี่ (49321) ซึ่งปิดกิจการทั้งหมด 3 ราย โดยปิดกิจการมากที่สุดในภูเก็ต (2 ราย) ซึ่งอาจเป็นเพราะธุรกิจรถแท็กซี่ท้องถิ่นในภูเก็ตประสบภาวะรายได้ลดลง จากการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นทั้งจากรถรับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน และผู้ให้บริการบางกลุ่มที่ยังไม่จดทะเบียนอย่างถูกต้อง (รถแท็กซี่ป้ายดำ) และอาจสะท้อนความเปราะบางของผู้ประกอบการในพื้นที่ท่องเที่ยว ในขณะที่ผู้บริโภคมิตัวเลือกการรับบริการที่หลากหลายเพิ่มมากขึ้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีส่วนกดดันรายได้และสภาพคล่องของผู้ประกอบการเดิมบางส่วน จนอาจนำไปสู่การตัดสินใจปิดกิจการได้



โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 11.83%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **227,823**

การเติบโต (YoY) **▲ 14.17%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์ขยายตัวต่อเนื่อง โดยมีปริมาณการส่งออกสินค้ากลุ่มเครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ ผ่านด่านศุลกากรสะเดาที่ยังขยายตัวได้ดี

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(19.45%)	▲ 20.60%
มาเลเซีย	(11.02%)	▼ -2.56%
ลาว	(7.98%)	▼ -35.62%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา	(19.61%)	▲ 9.76%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	(16.68%)	▲ 19.03%
ด่านศุลกากรปางดงเมฆาร์	(5.19%)	▼ -14.13%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)
	(3.41%)	▲ 172.25%	(3.09%)	▼ -18.27%
				▲ 190.80%

การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 0.87%

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทย
กุมภาพันธ์ 2569
รวม 1,926,301 ล้านบาท
เพิ่มขึ้น 10.76%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.1%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,331**

การเติบโต (YoY) **▼ -32.02%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟยังคงลดลงอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยจีนยังคงนำเข้าสินค้ากลุ่มยางสังเคราะห์และยางธรรมชาติลดลง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(82.41%)	▼ -35.30%
เกาหลี	(5.12%)	▼ -3.92%
ญี่ปุ่น	(2.82%)	▲ 21.01%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเมฆาร์	(81.49%)	▼ -28.57%
ด่านศุลกากรหนองคาย	(18.51%)	▼ -43.95%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)
	(36.27%)	▼ -13.96%	▼ -45.31%
			▼ -12.35%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 32.6%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **627,968**

การเติบโต (YoY) **▲ 28.76%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินขยายตัวต่อเนื่องจากความต้องการทองคำที่ยังคงสูง และการนำเข้าตัวประมวลผลจากไต้หวันเพิ่มขึ้นอย่างมากเพื่อใช้เป็นส่วนประกอบสำคัญในอุตสาหกรรมการผลิตคอมพิวเตอร์ของไทย

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา	(17.90%)	▲ 47.76%
จีน	(15.42%)	▲ 61.65%
ไต้หวัน	(11.04%)	▲ 79.12%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(97.62%)	▲ 28.63%
สนามบินดอนเมือง	(2.21%)	▲ 58.34%
สนามบินภูเก็ต	(0.08%)	▼ -2.53%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ทองคำ (710812)	เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)
	(13.04%)	▲ 70.25%	▲ 170.84%
			▲ 73.42%

การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 54.62%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,052,228**

การเติบโต (YoY) **▲ 0.99%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือกลับมาขยายตัวหลังจากหดตัวในเดือนก่อนหน้า โดยได้ปัจจัยบวกจากการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าทางเรือที่ขยายตัวสูง ทั้งนี้การนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมดิบยังคงลดลงต่อเนื่อง สอดคล้องกับภาวการณ์้ำมันโลกที่ยังผันผวน

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(24.11%)	▲ 23.72%
สหรัฐอเมริกา	(13.69%)	▲ 3.68%
ญี่ปุ่น	(9.86%)	▼ -5.99%

ด้านสำคัญ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือกรุงเทพ	ท่าเรือมาบตาพุด
	(81.02%)	▲ 3.64%	▲ 6.19%
			▼ -21.35%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	เครื่องปรับอากาศ (841510)
	(4.70%)	▼ -33.87%	▲ 35.65%
			▼ -13.09%



Global Logistics Alerts

เมื่อวันที่ 24 มี.ค. 69 **อิหร่าน** แจ้งต่อสหประชาชาติและองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ว่า เรือที่ "ไม่เป็นปฏิปักษ์" ต่ออิหร่าน และปฏิบัติตามเงื่อนไขด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และการประสานงานล่วงหน้า สามารถใช้สิทธิ์ผ่านทางช่องแคบฮอร์มุซได้ โดยไม่ครอบคลุมเรือและทรัพย์สินของสหรัฐฯ อิสราเอล และฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการโจมตีอิหร่าน

เมื่อวันที่ 16 มี.ค. 69 **สหรัฐอเมริกา** เพิกถอนการโจมตีโดรนซ้ำที่ท่าเรือฟูโรราห์และใกล้สนามบินดูไบ ทำให้การขนถ่ายน้ำมันและเกี่ยวกันบางส่วนหยุดชะงักชั่วคราว สะท้อนความเปราะบางของโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์และพลังงานในอ่าวอาหรับ

เมื่อวันที่ 14 มี.ค. 69 กรมศุลกากร**โอมาน**และกรมศุลกากรดูไบประกาศใช้มาตรการ "Green Corridor" ชั่วคราวตามประกาศศุลกากรดูไบฉบับที่ 04/2026 (Dubai Customs Notice No. 04/2026 เพื่อให้ผู้สินค้าที่ถูกเปลี่ยนเส้นทางจากปลายทางเดิมที่ท่าเรือ Jebel Ali ใน UAE ต้องมาเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือในโอมานแทน โดยสามารถผ่านพิธีการศุลกากรแบบลดขั้นตอนในโอมาน และขนส่งทางบกแบบกึ่งตันไปยังดูไบได้อย่างรวดเร็ว

ในช่วงเดือน ก.พ. 69 **เมียนมาและไทย** ได้หารือยกระดับด่านท่าขี้เหล็ก-แม่สาย เป็นเส้นทางการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงไทย-เมียนมา-จีนตามแนว R3B เพื่อสนับสนุนการส่งออกผลไม้และสินค้าอื่นไปจีน ทั้งนี้ ผู้ประกอบการไทยสามารถติดต่อขอรายชื่อและข้อมูลติดต่อธุรกิจโลจิสติกส์ด้านแม่สาย-ท่าขี้เหล็กได้ที่เพจ Facebook: Thai Trade Center, Yangon (สศต. ย่างกุ้ง) เพื่อใช้ประกอบการเลือกผู้ให้บริการที่สามารถขนส่งสินค้าและดำเนินการขอ Import License ได้ในเส้นทางแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-ตองยี-มันทะเลย์ ซึ่งเป็นแนวเชื่อมโยงไทยและเมียนมาตอนเหนือ

เมื่อวันที่ 26 มี.ค. 69 **อินเดีย** ประกาศว่า มีสำรองน้ำมันและเชื้อเพลิงเพียงพอใช้ได้ 60 วัน แม้การขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุซจะได้รับผลกระทบจากสงครามสหรัฐฯ-อิสราเอลกับอิหร่าน โดยหันไปพึ่งพาน้ำมันจากซัพพลายเออร์หรือผู้ให้บริการรายอื่นรวมถึงรัสเซีย และได้นำเข้าก๊าซ LPG 800,000 ตัน เพื่อเป็นพลังงานสำรองในช่วงวิกฤต

เมื่อวันที่ 6 มี.ค. 69 **เกาหลีใต้** ออกโครงการบัตรกำนัลสนับสนุนการส่งออกฉุกเฉิน (Emergency Logistics Voucher) วงเงิน 8 พันล้านวอน เพื่อช่วยผู้ส่งออกที่ได้รับผลกระทบจากต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้นและความตึงเครียดในตะวันออกกลาง โดยบริษัทที่ส่งออกไปตลาดตะวันออกกลางมากหรือเผชิญปัญหารุนแรง จะได้รับการพิจารณาแบบเร่งด่วนภายใน 3 วัน โครงการนี้ขยายความช่วยเหลือจากค่าขนส่งเดิมไปครอบคลุมค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ค่าขนส่งสินค้าส่งคืนค่าธรรมเนียมจากการยกเลิกสัญญา และค่าใช้จ่ายจากการเปลี่ยนเส้นทางขนส่ง

เมื่อวันที่ 21 มี.ค. 69 **อิหร่าน** ระบุว่า จะอำนวยความสะดวกให้เรือ**ญี่ปุ่น**ผ่านช่องแคบฮอร์มุซได้ หากประสานงานกับเตหะราน สะท้อนแนวทาง "ปิดแบบเลือกปฏิบัติ" ที่ให้สิทธิผ่านแก่บางประเทศ ขณะที่ความเสี่ยงต่อการเดินเรือยังสูง ประเด็นนี้สำคัญต่ออุปทานพลังงานโลก เพราะญี่ปุ่นพึ่งพาน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางมากกว่า 90% และเส้นทางฮอร์มุซเป็นคอขวดหลักของการขนส่งน้ำมันและก๊าซ LNG

ช่วงเดือน มี.ค. 69 บริษัทสายเรือ **Maersk** สัญชาติเดนมาร์ก ได้ประกาศแผนการลงทุนร่วมกับ **Hateco Group** กลุ่มบริษัทเอกชนสัญชาติ**เวียดนาม** ที่มีธุรกิจด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและท่าเรือ และ **APM Terminals** ผู้ให้บริการท่าเรือคอนเทนเนอร์ระดับโลกในเครือ **Maersk** เพื่อพัฒนาท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งใหม่ "Lieu Chieu" ที่เมืองโฮฟอง ประเทศเวียดนาม มูลค่าโครงการรวมประมาณ 1,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางเรือ

ผลกระทบต่อโลจิสติกส์ของไทยจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ/อิสราเอลกับอิหร่าน

วันที่ 28 ก.พ. 69 สหรัฐฯ และอิสราเอลได้เปิดปฏิบัติการทางทหารโจมตีเป้าหมายในอิหร่าน ภายใต้ปฏิบัติการ Operation Epic Fury และนำไปสู่การตอบโต้ของอิหร่านและยกระดับสู่สงครามเต็มรูปแบบ รวมถึงการจำกัดการเดินทางเรือและการโจมตีทางทะเลในบริเวณอ่าวเปอร์เซียและช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมขนส่งทางทะเลของโลก อาทิ ช่องแคบบับเอลมันเดบ คลองสุเอซ และช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์/มาตรการด้านโลจิสติกส์ของไทยในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

การขนส่งทางเรือ

- สายเดินเรือต้องหลีกเลี่ยงช่องแคบฮอร์มุซและอ่าวเปอร์เซีย โดยเปลี่ยนเส้นทางไปอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ทำให้ระยะทาง เวลา และต้นทุนขนส่งเพิ่มขึ้น
- มีค่าใช้จ่ายจากการขนถ่ายตู้สินค้า และความแออัด ณ ท่าเรือถ่ายลำ (Transshipment)
- มีการให้บริการ Inland เพิ่มขึ้น สำหรับสินค้าที่ไปจอดเทียบท่าและขนเข้าไปยังปลายทาง
- ตู้คอนเทนเนอร์ยังไม่ขาดแคลน โดยยังไม่รุนแรงเท่าช่วงโควิด-19 แม้ตั้งตัวในบางพื้นที่จากการหมุนเวียนช้า
- ค่าระวาง ค่าประกันภัย และค่าธรรมเนียมน้ำมันเรือ (Bunker Surcharge) ปรับสูงขึ้นต่อเนื่อง เป็นภาระต้นทุนของผู้ส่งออก-นำเข้า โดยจากรายงานของ สกท. ค่าระวางเฉลี่ย ณ วันที่ 8-14 มี.ค. 69 เพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ก่อนสงคราม (15-21 ก.พ. 69) ในเส้นทางขนส่งสินค้าสำคัญต่าง ๆ อาทิ
 - เส้นทาง Thailand-Europe ค่าระวางเพิ่มขึ้น 14-17%
 - เส้นทาง Thailand-US West Coast ค่าระวางเพิ่มขึ้น 5-7%
 - เส้นทาง Thailand-US East Coast ค่าระวางเพิ่มขึ้น 5-8%

การขนส่งทางเครื่องบิน

- เที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงอย่างชัดเจน ส่งผลให้ความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลง โดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมโยงยุโรปและตะวันออกกลาง ต้องอ้อมเส้นทางที่ที่มีความเสี่ยง ทำให้ระยะเวลาบินยาวขึ้น ใช้น้ำมันมากขึ้น และต้องลดน้ำหนักบรรทุกสินค้า
- ระยะเวลาการบินเพิ่มขึ้นประมาณ 3-5 ชั่วโมง ในเส้นทางตะวันออกกลาง ใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น 15-20 ตันต่อเที่ยวบิน และต้องลดน้ำหนักสินค้าต่อเที่ยวบินเพื่อบรรทุกน้ำมันเพิ่ม
- ค่าระวางขนส่งทางอากาศปรับสูงขึ้นอย่างมาก
- มีการส่งมอบสินค้าล่าช้าเพราะปริมาณ cargo สูงกว่าปกติและต้องปรับเส้นทางบินเสี่ยงเส้นทางตะวันออกกลาง ทำให้คลังสินค้าหนาแน่น
- ราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet A-1) ปรับเพิ่มจาก 80 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล เป็น 200-220 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ทำให้ต้นทุนค่าน้ำมันต่อเที่ยวบินเพิ่มจาก 30% เป็น 40-50% ส่งผลให้สายการบินในไทยบางแห่งทยอยปรับขึ้นราคาบัตรโดยสารขึ้นอีก 10-15%
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ขอความร่วมมือทุกสายการบินลดราคาตั๋วโดยสารลง 30% ในช่วงสงครามกลางเมือง เพื่อช่วยลดภาระผู้เดินทาง

การขนส่งทางรถยนต์

- รัฐบาลได้สั่งการให้ลดสัดส่วนการสำรองน้ำมันตามกฎหมายจากที่เคยประกาศเพิ่มขึ้นให้กลับมาอยู่ที่ 1% ตามเดิม เพื่อเร่งระบายน้ำมันไปสู่ปั้มน้ำมันที่
- รัฐบาลจะใช้มาตรการช่วยเหลือแบบพุ่งเป้า 5 กลุ่ม ซึ่งจะช่วยเหลือกลุ่มภาคการขนส่ง สาธารณะและโลจิสติกส์ ผ่านมาตรการในรูปแบบคูปองหรือบัตรเติมน้ำมัน และการโอนเงินสนับสนุนให้ผู้ประกอบการและผู้ขับขี่โดยตรงผ่านระบบพร้อมเพย์
- วันที่ 26 มี.ค. 69 คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบมาตรการบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันแพง ครอบคลุมทั้งภาคประชาชน เกษตรกร และผู้ประกอบการ SMEs ผ่าน 7 มาตรการหลัก ซึ่งภาคขนส่งอยู่ภายใต้มาตรการที่ 3 ซึ่งครอบคลุมกลุ่มรถบรรทุก รถโดยสาร และมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
- วันที่ 27 มี.ค. 69 สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยจัดประชุมสมาชิกเพื่อพิจารณาการปรับขึ้นค่าขนส่งให้สะท้อนกับต้นทุนที่แท้จริง จากสถานการณ์ราคาน้ำมันดีเซลที่ปรับตัวสูงขึ้นรวดเร็วถึง 6 บาทต่อลิตร เมื่อวันที่ 26 มี.ค. 69

การขนส่งทางรถไฟ

- ราคาน้ำมันดีเซลที่พุ่งสูงกระทบต้นทุนเดินรถรถไฟอย่างมาก แม้มีน้ำมันสำรองเพียงพอ ส่งผลให้โครงสร้างต้นทุนตึงตัว
- กรมการขนส่งทางราง (ขร.) ได้กำชับให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และผู้ประกอบการสำรองน้ำมันเชื้อเพลิงและอะไหล่สำคัญเพิ่ม และส่งเสริมการใช้อะไหล่ที่ผลิตในประเทศ ตลอดจนเร่งออกกฎกำหนดเพดานค่าโดยสาร-ค่าขนส่งและผลักดันเชื้อเพลิงทางเลือก/รถจักร EV เพื่อลดการพึ่งพาน้ำมันดีเซล
- รฟท. ปรับแผนเดินรถตามอุปสงค์ โดยเพิ่ม-ลดขบวนและจำนวนตู้เพื่อควบคุมต้นทุน ระหว่างรอรอบเพดานค่าโดยสารใหม่
- รฟท. เร่งเพิ่มรายได้จากการพัฒนาพื้นที่และทรัพย์สินเชิงพาณิชย์ เพื่อนำมาชดเชยต้นทุนเชื้อเพลิงและภาระขาดทุน



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8507