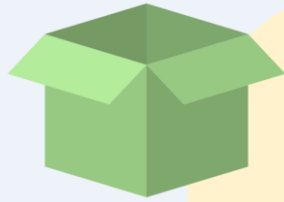


เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนมีนาคม 2569)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 47,813 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่
337 ราย

↑ เพิ่มขึ้น 12.3% YoY
↓ (ลดลง 6.9% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 158 ราย
 - ลดลง 4.2% YoY (ลดลง 4.2% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 60 ราย
 - เพิ่มขึ้น 100.0% YoY (ลดลง 7.7% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 35 ราย
 - เพิ่มขึ้น 25.0% YoY (ลดลง 32.7% MoM)



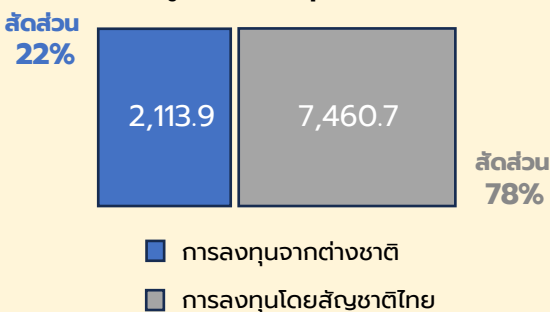
จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ
45 ราย

↑ เพิ่มขึ้น 36.4% YoY
↑ (เพิ่มขึ้น 55.2% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 18 ราย
 - เพิ่มขึ้น 50.0% YoY (ลดลง 38.5% MoM)
 2. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 11 ราย
 - เพิ่มขึ้น 175.0% YoY (เพิ่มขึ้น 266.7% MoM)
 3. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (52291)
 - ปิดกิจการ 4 ราย
 - ลดลง 33.3% YoY (เพิ่มขึ้น 100.0% MoM)
- และ กิจกรรมตัวแทนรับจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (52292)
 - ปิดกิจการ 4 ราย
 - เพิ่มขึ้น 100.0% YoY (เพิ่มขึ้น 100.0% MoM)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)



ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	มูลค่า 1171.5 ล้านบาท สัดส่วน 12.2%
2. กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (53200)	มูลค่า 402.3 ล้านบาท สัดส่วน 4.2%
3. กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (52231)	มูลค่า 117.3 ล้านบาท สัดส่วน 1.2%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์มากที่สุด 5 อันดับแรก

1. สิงคโปร์ (มูลค่า 1,166.6 ล้านบาท)
2. เยอรมัน (มูลค่า 228.6 ล้านบาท)
3. จีน (มูลค่า 178.6 ล้านบาท)
4. ฮ่องกง (มูลค่า 80 ล้านบาท)
5. แคนาดา (มูลค่า 49.4 ล้านบาท)

ประเด็นที่น่าสนใจ

- อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไทยยังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีนิติบุคคลเปิดใหม่เพิ่มขึ้นถึง 12.3% เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยเฉพาะ **ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)** เพิ่มขึ้นเท่าตัวเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สะท้อนถึงการค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัว
- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ยังคงมีสัดส่วนมากที่สุดในกิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291) เช่นเดียวกับในเดือนกุมภาพันธ์ โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้าจาก 1163.5 ล้านบาทเป็น 1171.5 ล้านบาท ซึ่งอาจสะท้อนได้ว่านักลงทุนไม่ได้มองธุรกิจโลจิสติกส์เพียงแค่เรื่องขนส่ง ขนถ่าย แต่ยังเน้นไปที่ระบบบริหารจัดการ (Management) และการจัดเก็บ (Warehouse) อีกด้วย

ประเด็นเฝ้าระวัง

- การปิดกิจการของธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยสาขาการขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339) ควรเฝ้าระวังเนื่องจากการปิดกิจการเพิ่มขึ้นสูงถึง 175.0% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า และเพิ่มขึ้น 266.7% เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า ซึ่งปิดกิจการทั้งหมด 11 ราย อาจเกิดจากปัจจัยทางการแข่งขันที่สูงขึ้น รวมถึงสถานการณ์ทางตะวันออกกลาง เหตุการณ์ปิดช่องแคบฮอร์มุซที่นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของต้นทุนของน้ำมัน เชื้อเพลิง อาจนำไปสู่การตัดสินใจปิดกิจการจากภาระต้นทุนที่สูงขึ้น



โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 10.17%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **233,250**

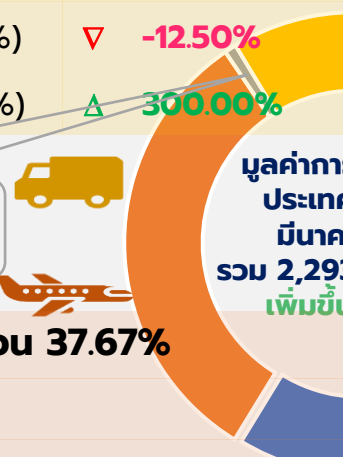
การเติบโต (YoY) **▲ 21.66%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์ขยายตัวได้ดี โดยปริมาณการนำเข้าสินค้ากลุ่มส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหารเติบโตสูง การส่งออกสินค้ากลุ่มเครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ผ่านด่านศุลกากรสะเดาที่ยังขยายตัวต่อเนื่อง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(21.67%)	▲ 20.89%
มาเลเซีย	(12.28%)	▲ 3.63%
ลาว	(9.73%)	▼ -20.44%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	(24.87%)	▲ 53.81%
ด่านศุลกากรสะเดา	(22.15%)	▲ 20.16%
ด่านศุลกากรปางดงเมซาร์	(5.71%)	▲ 7.34%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(5.57%)	▲ 385.32%	
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.41%)	▼ -12.50%	
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(3.49%)	▲ 300.00%	



การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 0.76%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.11%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,489**

การเติบโต (YoY) **▼ -31.72%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟยังคงลดลงอย่างต่อเนื่องเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยจีนยังคงนำเข้าสินค้ากลุ่มยางธรรมชาติลดลง ทั้งนี้ ปริมาณการส่งออกยางธรรมชาติไปเกาหลีทางรถไฟขยายตัวเพิ่มขึ้น

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(83.87%)	▼ -36.99%
เกาหลี	(5.97%)	▲ 89.59%
เยอรมนี	(2.42%)	ไม่มีข้อมูล

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเมซาร์	(79.21%)	▼ -20.68%
ด่านศุลกากรหนองคาย	(20.79%)	▼ -55.38%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(49.59%)	▲ 28.50%	
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(25.05%)	▼ -52.22%	
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(13.34%)	▼ -22.53%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 37.67%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **863,945**

การเติบโต (YoY) **▲ 54.11%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินขยายตัวต่อเนื่องจากความต้องการทองคำที่ยังคงสูง และปริมาณการนำเข้าตัวประมวลผลจากไต้หวันเพิ่มขึ้นสูง ตลอดจนการส่งออกเครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ไปสหรัฐฯ ที่เติบโต

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา	(17.17%)	▲ 34.94%
ไต้หวัน	(15.42%)	▲ 181.52%
จีน	(14.77%)	▲ 19.47%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(98.55%)	▲ 56.98%
สนามบินดอนเมือง	(1.31%)	▼ -20.74%
สนามบินภูเก็ต	(0.07%)	▼ -75.73%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ทองคำ (710812)	ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)
ทองคำ (710812)	(14.13%)	▲ 90.76%	
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(13.79%)	▲ 170.96%	
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(8.65%)	▲ 99.17%	

การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 51.29%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,176,331**

การเติบโต (YoY) **▲ 0.10%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือขยายตัวจากปีก่อนหน้า จากการนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าทางเรือที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ การนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมดิบและก๊าซธรรมชาติลดลง สอดคล้องกับภาวะราคาพลังงานในตลาดโลกที่ยังผันผวน

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(22.04%)	▲ 5.96%
สหรัฐอเมริกา	(14.51%)	▲ 14.78%
ญี่ปุ่น	(9.88%)	▼ -3.83%

ด้านสำคัญ	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือมาบตาพุด	ท่าเรือกรุงเทพ
ท่าเรือแหลมฉบัง	(78.25%)	▲ 4.36%	
ท่าเรือมาบตาพุด	(7.75%)	▼ -26.66%	
ท่าเรือกรุงเทพ	(5.54%)	▼ -3.90%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	ก๊าซธรรมชาติ (271111)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(7.62%)	▼ -11.90%	
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(2.69%)	▲ 40.41%	
ก๊าซธรรมชาติ (271111)	(1.86%)	▼ -28.02%	



Global Logistics Alerts

เมื่อวันที่ 2 เม.ย. 69 **เมียนมา**ดำเนินการเปิดใช้ถนนสายเอเชีย (AH1) ช่วงพาดัน-กอกาเร็ก-เมียวดีอีกครั้ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยงเส้นทางแม่สอด-เมียวดีไปยังนครย่างกุ้ง แม้ด่านเมียวดียังปิดให้บริการ แต่การฟื้นฟูเส้นทางดังกล่าวนับเป็นพัฒนาการเชิงบวกต่อการค้าและโลจิสติกส์ ไทย-เมียนมา โดยภาคเอกชนยังจำเป็นต้องใช้เส้นทางทางเลือกอื่นควบคู่ และทุกช่องทางต้องดำเนินการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้า (Import License) ตามระเบียบของเมียนมา

ตั้งแต่ช่วงปลายเดือนมี.ค. ถึงเม.ย. 69 ที่ผ่านมา เรือพาณิชย์ไทย 3 ลำ (เรือบรรทุกน้ำมันของบางจากและปตท. รวมถึงเรือขนส่งแอฟกา 1 ใน 2 ลำของ SCG) ได้รับอนุญาตให้ผ่านช่องแคบฮอร์มุซออกมาแล้ว โดยเรือ SCG ลำล่าสุดได้แล่นผ่านช่องแคบฮอร์มุซ เมื่อวันที่ 19 เม.ย. 69 ภายใต้การประสานงานอย่างใกล้ชิดของกระทรวงการต่างประเทศของไทยกับอิหร่าน ผ่านอิหร่าน ขณะที่เรือของ SCG อีก 1 ลำยังคงติดค้างและต้องรอการประเมินสถานการณ์ต่อไป

เมื่อวันที่ 23 เม.ย. 69 **เวียดนาม**ยืนยันว่า กำลังประสานงานใกล้ชิดกับอิหร่านเพื่อให้เรือสินค้าและลูกเรือสัญชาติเวียดนามเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซได้อย่างปลอดภัย โดยหน่วยงานรัฐร่วมกับสายเรือจัดส่งข้อมูลเทคนิคของเรือตามข้อกำหนดของอิหร่าน และยืนยันว่า เรือเวียดนามในพื้นที่ยังปลอดภัย ขณะเดียวกัน รัฐบาลเร่งกระจายแหล่งนำเข้าน้ำมันและเดินหน้าสัญญาณจัดหาระยะยาวเพื่อป้องกันความเสี่ยงขาดแคลนเชื้อเพลิงภายในประเทศ

ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ/อิสราเอล และอิหร่าน ยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการจำกัดการเดินทางเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติสำคัญของโลก แม้จะมีการเจรจาระหว่างสหรัฐฯ กับอิหร่าน ไปแล้ว แต่ยังไม่บรรลุข้อตกลง จนกระทั่งเมื่อวันที่ 27 เม.ย. 69 อิหร่านได้ยื่นข้อเสนอใหม่ผ่านรัฐบาลปาเลสไตน์ต่อสหรัฐฯ โดยเสนอให้เปิดช่องแคบฮอร์มุซและขยายกรอบเวลาหยุดยิง แลกกับการเลื่อนการเจรจานิวเคลียร์ออกไปก่อน

เมื่อวันที่ 1 เม.ย. 69 รัฐบาลฟิลิปปินส์ขอให้อิหร่านจัดให้ประเทศตนเป็น "รัฐที่ไม่เป็นปฏิปักษ์" และรับรองการเดินทางเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซอย่างปลอดภัยสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและเรือธงฟิลิปปินส์ เพื่อคุ้มครองลูกเรือและผู้นำเข้าพลังงานท่ามกลางวิกฤตในตะวันออกกลาง

เมื่อวันที่ 3 เม.ย. 69 **เม็กซิโก**เปิดใช้เส้นทาง "Interoceanic Corridor" เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกกับอ่าวเม็กซิโก โดยทดสอบขนส่งรถยนต์ 900 คันจากเกาส์โตซามันที่ประสบความสำเร็จภายใน 72 ชั่วโมง ผ่านท่าเรือ Salina Cruz-Coatzacoalcos และทางรถไฟระยะทาง 303 กม. ซึ่งเป็นอีกหนึ่งทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้าที่ต้องการความเร็ว นอกเหนือจากการใช้คลองปานามา

เมื่อวันที่ 31 มี.ค. 69 รัฐบาลกลาง**ไนจีเรีย**เปิดตัวระบบ National Single Window (NSW) อย่างเป็นทางการ เพื่อรวมการยื่นเอกสารการค้าไว้ในที่เดียว ซึ่งช่วยลดความซ้ำซ้อนของขั้นตอน ลดเวลาและต้นทุนในการนำเข้า-ส่งออก และเพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินพิธีการศุลกากร

รัฐวิกตอเรียของ**ออสเตรเลีย**กำลังขยายโครงการบูรณาการการค้าโดยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเสนอการเดินทางฟรีตลอดเดือนพฤษภาคม (จากเดิมเฉพาะเดือนเมษายน) ตามด้วยค่าโดยสารครึ่งราคาสำหรับช่วงที่เหลือของปี ภายใต้งบประมาณ 432 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย (310 ล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ผลกระทบต่อโลจิสติกส์ของไทยจากสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างสหรัฐฯ/อิสราเอลกับอิหร่าน

ความตึงเครียดของสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ตลอดจนความไม่แน่นอนของการเจรจาระหว่างสหรัฐฯ กับอิหร่านยังอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ต้นทุนพลังงาน และความต่อเนื่องของระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานโลกยังมีอยู่สูง และอาจดำเนินต่อไปหากสถานการณ์ความขัดแย้งยังคงไม่มีข้อยุติ ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อสถานการณ์/มาตรการด้านโลจิสติกส์ของไทยในรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

การขนส่งทางเรือ

- เส้นทางหลักในตะวันออกกลาง อาทิ ช่องแคบฮอร์มุซ และช่องแคบบับเอลมันเดบ ยังคงมีความเสี่ยงจากความขัดแย้งและการปิดกั้นเส้นทางเดินเรือ หลายสายเรือต้องอ้อมเส้นทาง ทำให้ระยะทาง เวลา และต้นทุนขนส่งสูงขึ้นกว่าปกติ
- ยังมีค่าใช้จ่ายจากการขนถ่ายตู้สินค้า และความแออัด ณ ท่าเรือถ่ายลำ (Transshipment) ที่รองรับเรือที่เบี่ยงเส้นทางเสี่ยงพื้นที่เสี่ยง
- อิหร่านเริ่มเรียกเก็บค่าผ่านทางเรือ (Transit Fee) สำหรับเรือพาณิชย์ที่ยังต้องผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้ต้นทุนขนส่งของผู้ประกอบการส่งออก-นำเข้าเพิ่มขึ้น
- ค่าระวาง ค่าประกันภัย และค่าธรรมเนียมน้ำมันเรือ (Bunker Surcharge) ปรับสูงขึ้นต่อเนื่อง เป็นภาระต้นทุนของผู้ส่งออก-นำเข้า โดยจากรายงานของ สรท. ค่าระวางเฉลี่ย ณ วันที่ 5-11 เม.ย. 69 เพิ่มขึ้นจากสัปดาห์ก่อนสงคราม (15-21 ก.พ. 69) ในเส้นทางขนส่งสินค้าสำคัญต่าง ๆ อาทิ
 - เส้นทาง Thailand-Shanghai ค่าระวางเพิ่มขึ้น 333-500%
 - เส้นทาง Thailand-Singapore ค่าระวางเพิ่มขึ้น 56-67%
 - เส้นทาง Thailand-Europe ค่าระวางเพิ่มขึ้น 13-14%

การขนส่งทางเครื่องบิน

- ต้นทุนราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet fuel) ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น 80-130% ทั่วโลก ได้กดดันให้สายการบินทั่วโลก รวมถึงสายการบินในไทยหลายแห่งแจ้งยกเลิกและปรับลดความถี่เที่ยวบิน อาทิ
 - การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย และสายการบินอื่น ๆ ทอยปรับลดเที่ยวบินและยกเลิกบางเส้นทาง ระหว่างเดือนเม.ย.-มิ.ย. 69
 - เวียดนาม แอร์ไลน์ และ VietJet ในเวียดนามลดเที่ยวบินภายในประเทศ
 - ฟิลิปปินส์มีคำเตือนว่าอาจต้องจอดเครื่องบินบางส่วนหากยังหาเชื้อเพลิงไม่ได้
 - สายการบินในยุโรปอย่าง Lufthansa ประกาศตัดเที่ยวบินระยะสั้น
 - สายการบินจีนบางส่วนทอยปรับลดเที่ยวบินระหว่างประเทศ ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินจากจีนเข้าไทยช่วงหยุดยาววันแรงงาน 1 พ.ค. 69 มีแนวโน้มลดลง 30% เมื่อเทียบกับภาวะปกติ

การขนส่งทางรถยนต์

- กรมการขนส่งทางบกได้เปิดลงทะเบียนมาตรการช่วยเหลือ "กลุ่มขนส่งที่ใช้ น้ำมันดีเซลหรือเบนซินล้วน" วงเงินกว่า 2,060 ล้านบาท เพื่อบรรเทาผลกระทบจากวิกฤตราคาน้ำมันตะวันออกกลาง ครอบคลุมรถโดยสาร รถบรรทุก และรถรับจ้าง ให้รับเงินอุดหนุนค่าน้ำมันสูงสุดคันละ 6,000 บาท โดยลงทะเบียนผ่านระบบ "DLT พร้อมซัพพอร์ต" ระหว่างวันที่ 16-24 เม.ย. 2569 และพิจารณาจ่ายเงินตามสัดส่วนระยะเวลาที่ให้บริการขนส่งจริง ภายใต้กรอบมาตรการ 42 วัน ในช่วงวันที่ 20 เม.ย.-31 พ.ค. 2569 ซึ่งมาตรการแต่ละกลุ่มมีดังนี้
 - รถโดยสาร:** หมวด 1-4 รับเหมาจ่าย 5,040 บาท/คัน หากวิ่งไม่น้อยกว่า 2,500 กม. ส่วนหมวด 2-3 ได้ 2 บาท/กม. ภายใต้เพดานต่อวัน และรถไม่ประจำทาง เช่น รถบัส-รถนำเที่ยว รับ 5,000-3,600 บาท/คัน ตามประเภทและระยะทาง
 - รถบรรทุก:** สท 10 ล้อขึ้นไป รับ 6,000 บาท/คัน เมื่อวิ่งไม่น้อยกว่า 4,000 กม. รถต่ำกว่า 10 ล้อ รับ 3,000 บาท/คัน เมื่อวิ่งไม่น้อยกว่า 2,500 กม.
 - แท็กซี่-วินมอเตอร์ไซค์:** แท็กซี่ที่ใช้แอป DLT GPS-NOTICE รับ 5,040 บาท/คัน เมื่อวิ่งไม่น้อยกว่า 2,500 กม. ส่วนรถจักรยานยนต์สาธารณะรับ 840 บาท/คัน

การขนส่งทางรถไฟ

- การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ยืนยันตรึงราคาค่าโดยสารในช่วงวิกฤตราคาพลังงาน แม้ต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นร้อยละ 30 จากการที่ราคาน้ำมันดีเซลขยับจากฐาน 35 บาทเป็นประมาณ 50-60 บาทต่อลิตร ขณะที่มีการใช้น้ำมันเฉลี่ยสูงถึง 220,000 ลิตรต่อวัน
- รฟท. เตรียมเสนอรัฐบาลขอรับงบประมาณชดเชย (subsidy) เพื่ออุดหนุนส่วนต่างราคาพลังงานราคาค่าโดยสาร ไม่ให้กระทบประชาชน โดยจะติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดถึงเดือน ก.ย. 69
- ความต้องการใช้บริการยังขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีผู้โดยสารเต็มเกือบทุกขบวนและต้องจัดขบวนเสริม

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, กรมประชาสัมพันธ์, กรุงเทพธุรกิจ, ฐานเศรษฐกิจ, Reuters, BBC, Al Jazeera

