

ISSN 1906-4373
กันยายน 2569

รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2568

Thailand's Logistics Report 2025

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)



สารบัญ

Table Of Contents

01 Executive Summary

04 ข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทย

16 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

20 ข้อมูลโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

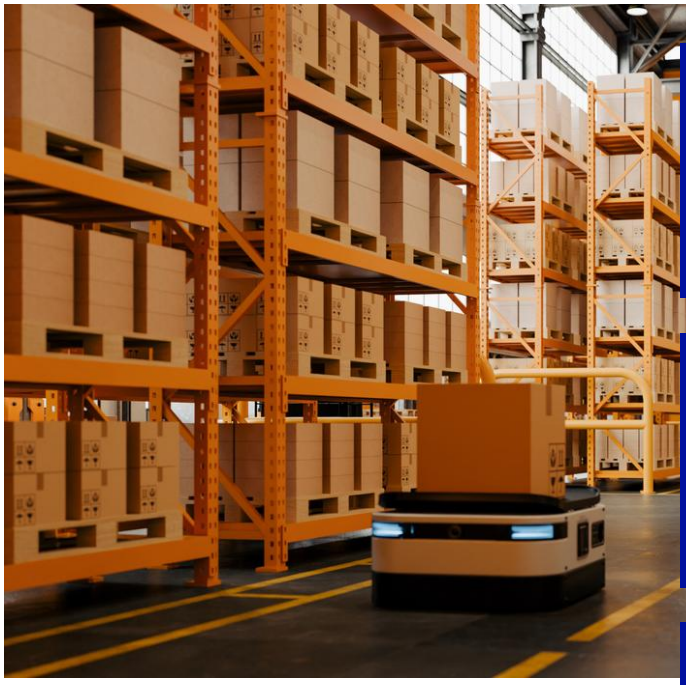
31 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

บทสรุปผู้บริหาร
Executive Summary

ข้อมูลโลจิสติกส์ประเทศไทย

ปี 2568 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีมูลค่า 2,459.2 พันล้านบาท ลดลงจาก 2,548.0 พันล้านบาท ในปี 2567 หรือลดลงร้อยละ 3.5 ส่วนใหญ่เป็นผลจากการลดลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังผลมาจากภาคธุรกิจมีการหมุนเวียนและกระจายสินค้าออกสู่ตลาดมากขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากการเร่งการส่งออกสินค้าจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์การค้าโลก





ต้นทุนการขนส่งสินค้า

→ 1,250.9 พันล้านบาท

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

→ 1,025.3 พันล้านบาท

ต้นทุนการบริหารจัดการ

→ 183.0 พันล้านบาท

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทยในปี 2568 ปรับตัวลดลงจากร้อยละ 13.6 ในปี 2567 เป็นร้อยละ 13.0



ข้อมูลโลจิสติกส์ประเทศไทย

แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2569



สศช. คาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2569 จะมีแนวโน้มใกล้เคียงกับปี 2568 คือ **ประมาณร้อยละ 12.9–13.4 ต่อ GDP** จากเศรษฐกิจไทยที่มีแนวโน้มขยายตัวในอัตราชะลอลง จากปี 2568 ภายใต้ภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังมีความไม่แน่นอนสูง ทั้งจากความผันผวนของราคาพลังงาน สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ มาตรการกำแพงภาษีในอัตราสูงของสหรัฐอเมริกา การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว และความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศจากปรากฏการณ์เอลนีโญ ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันและผลผลิตในภาคการเกษตร

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ในปี 2568 มีมูลค่า 581.0 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 567.3 พันล้านบาท ในปี 2567 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 จากการเติบโตของธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และการค้าผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัล ส่งผลให้การขนส่งพัสดุแบบเร่งด่วน (Express Delivery) เติบโตตามไปด้วย ตามพฤติกรรมของผู้บริโภคในปัจจุบันที่ต้องการความรวดเร็วและความสะดวกในการรับสินค้า ขณะเดียวกัน ภาคธุรกิจมีการพึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกแบบครบวงจร (3PL) มากขึ้น เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและรองรับความต้องการที่หลากหลาย รวมทั้งนำเทคโนโลยีอัตโนมัติและ AI มาช่วยวางแผนการขนส่งและการบริหารจัดการคลังสินค้ามากขึ้น



Highlights LPI 2.0

ธนาคารโลก (World Bank) ได้เผยแพร่รายงาน Connecting to Compete 2025: Trade Logistics in the Global Economy โดยปรับปรุงดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index: LPI) เป็น Logistics Performance Indicators (LPI 2.0) ครอบคลุมเขตเศรษฐกิจทั่วโลก 187 แห่ง





เน้นข้อมูลจริง สะท้อนประสิทธิภาพโลจิสติกส์

LPI 2.0 ได้เปลี่ยนแนวทางการจัดทำตัวชี้วัดจากเดิมที่อาศัยผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ประกอบการและผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ เป็น **“การใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์จากการติดตามเส้นทางการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี”** ทำให้การเปรียบเทียบระหว่างประเทศสามารถพิจารณาจากข้อมูลผลการดำเนินงานในเชิงประจักษ์ของตัวชี้วัดแต่ละด้านโดยตรง

ครอบคลุม 3 รูปแบบการขนส่ง

ทางเรือ
ทางอากาศ
และไปรษณีย์

ไม่ครอบคลุมการขนส่งภายในประเทศ

ข้อจำกัดด้านความพร้อม
ความสอดคล้อง
และมาตรฐานข้อมูล

ตัวชี้วัดหลัก 2 มิติ

Connectivity &
Time Performance

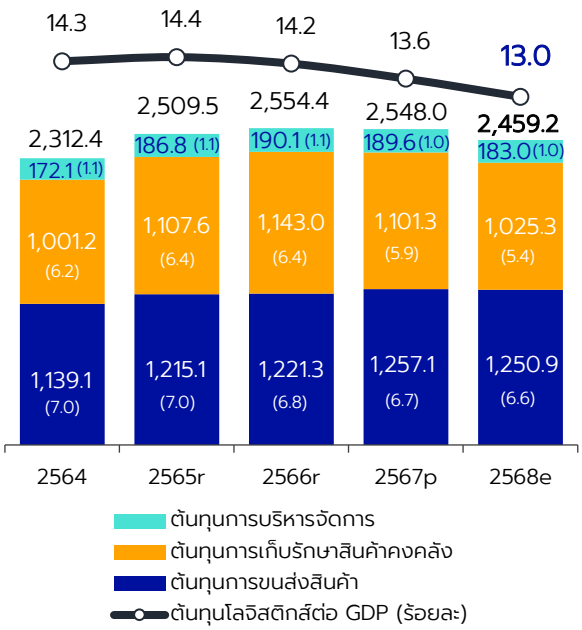
ผล LPI ของไทย

จุดแข็งของไทย
อยู่ที่**ประสิทธิภาพด้านระยะเวลาการให้บริการ**

ข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทย 01

ปี 2568 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,459.2 พันล้านบาท ลดลงจาก 2,548.0 พันล้านบาท ในปี 2567 หรือลดลงร้อยละ 3.5 ส่วนใหญ่เป็นผลจากการลดลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังจาก 1,101.3 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 1,025.3 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 6.9 เนื่องจากการลดลงของต้นทุนการถือครองสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับการลดลงของมูลค่าสินค้าคงคลัง โดยเป็นผลมาจากภาคธุรกิจมีการหมุนเวียนและกระจายสินค้าออกสู่ตลาดมากขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากการเร่งการส่งออกสินค้าจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์การค้าโลก ขณะที่ต้นทุนการขนส่งสินค้า มีมูลค่าลดลงเล็กน้อยจาก 1,257.1 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 1,250.9 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 0.5 โดยลดลงจากการขนส่งทางน้ำและทางถนนเป็นหลัก และต้นทุนการบริหารจัดการ มีมูลค่าลดลงจาก 189.6 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 183.0 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 3.5 โดยมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ณ ราคาประจำปี) ณ ปี 2568 เท่ากับ 18,973.6 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2567 ที่มีมูลค่า 18,683.9 พันล้านบาท ในขณะที่เศรษฐกิจไทยชะลอตัวลงจากการขยายตัวที่ร้อยละ 3.8 ในปี 2567 เป็นขยายตัวเพียงร้อยละ 1.6 ส่งผลให้**สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 13.6 ต่อ GDP ในปี 2567 เป็นร้อยละ 13.0 ต่อ GDP**

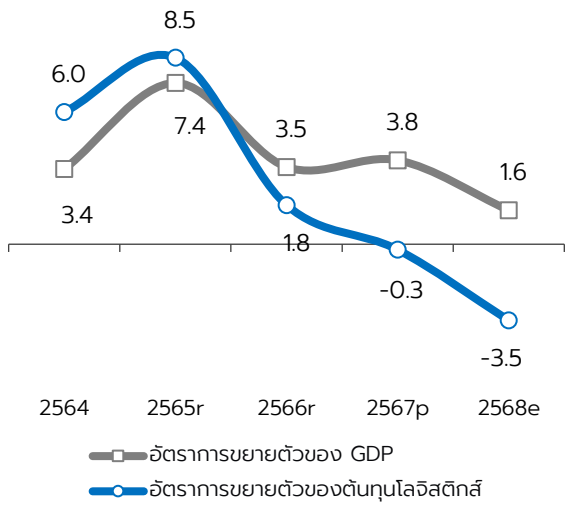
ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พันล้านบาท)



ที่มา กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

หมายเหตุ r (revised) หมายถึง ปรับปรุงข้อมูลย้อนหลังตามข้อมูลระบบบัญชีประชาชาติ,
p (preliminary) หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น
และ e (estimated) หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ภาพที่ 2 อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์และ GDP ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)

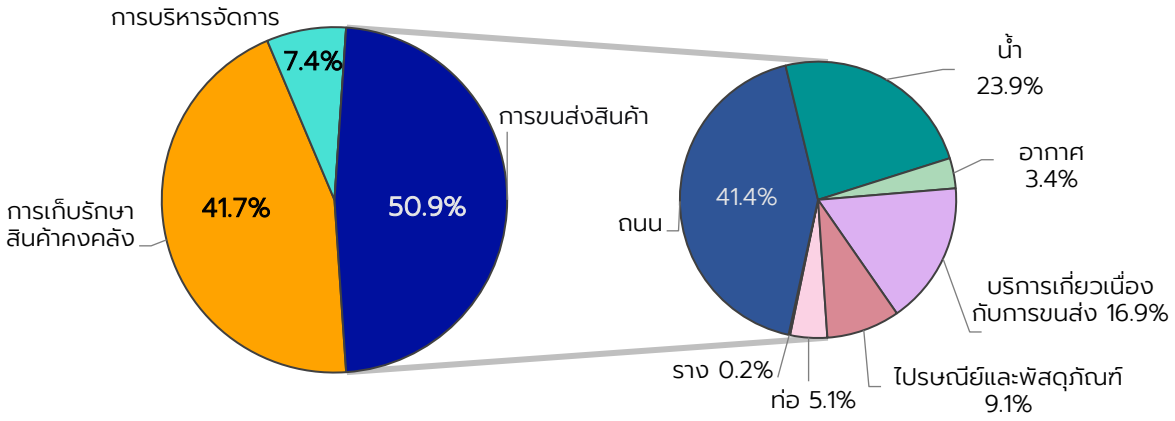


ที่มา กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

หมายเหตุ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาคงที่ (CVM) เท่ากับร้อยละ 2.4 และณ ราคาประจำปี เท่ากับร้อยละ 1.6

2. องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

ภาพที่ 3 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2568

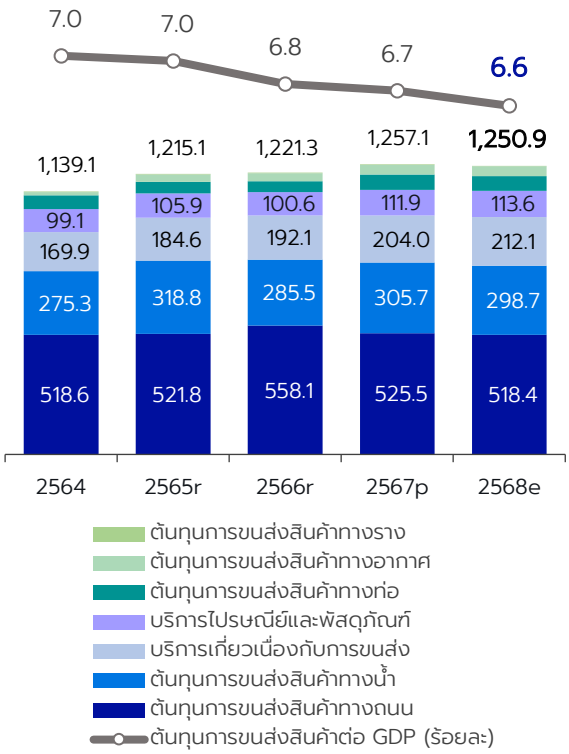


ที่มา กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2568 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ 50.9) รองลงมาได้แก่ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (ร้อยละ 41.7) และต้นทุนการบริหารจัดการ (ร้อยละ 7.4) ซึ่งโครงสร้างดังกล่าวเป็นสัดส่วนเช่นเดียวกับที่ผ่านมา

2.1 ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ภาพที่ 4 ต้นทุนการขนส่งสินค้า (พันล้านบาท)



ที่มา กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ปี 2568 ต้นทุนการขนส่งสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.6 ต่อ GDP โดยมีมูลค่ารวม 1,250.9 พันล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจาก 1,257.1 พันล้านบาท ในปี 2567 หรือลดลงร้อยละ 0.5 และมีองค์ประกอบที่มีมูลค่าสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน มีสัดส่วนร้อยละ 41.4 ของมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีสัดส่วนร้อยละ 23.9 ของมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้า และต้นทุนบริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง มีสัดส่วนร้อยละ 16.9 ของมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้า



เมื่อพิจารณามูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศจำแนกรูปแบบการขนส่งสินค้า (Mode of Transport) ปี 2568 พบว่า

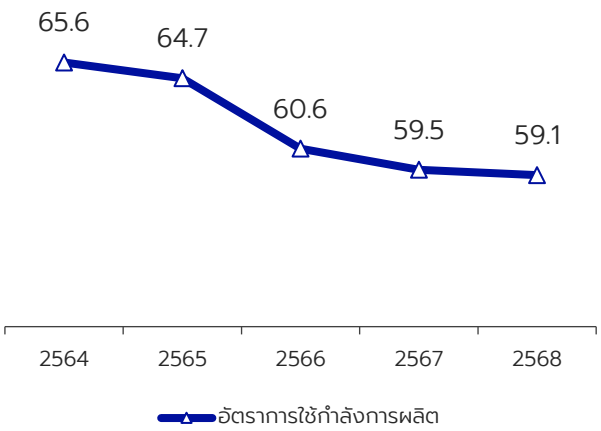


1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน

ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ปรับตัวลดลงร้อยละ 1.3 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนลดลงจาก 525.5 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 518.4 พันล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งทางถนนในประเทศที่ลดลงจาก 516,870 พันตัน ในปี 2567 เหลือ 515,628 พันตัน ในปี 2568 หรือลดลงร้อยละ 0.2 โดยมีปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนเปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

- **การหดตัวของการผลิตในภาคอุตสาหกรรม** โดย**ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าผลผลิต)** โดยลดลงจาก 98.3 ในปี 2567 เป็น 98.0 หรือลดลงร้อยละ 0.3 ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มของ**อัตราการใช้กำลังการผลิต**ที่ปรับตัวลดลงจาก 59.5 ในปี 2567 เป็น 59.1 หรือลดลงร้อยละ 0.7 เนื่องจากผู้ประกอบการบางส่วน อาทิ กลุ่มสินค้าผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นปิโตรเลียม เครื่องปรับอากาศ และเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ยังเผชิญกับการแข่งขันจากการนำเข้าสินค้าสำเร็จรูปเพิ่มขึ้น การแข็งค่าของเงินบาท ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจและการค้าโลก ทำให้ผู้ประกอบการมีความกังวลต่อการลงทุนในด้านการผลิต ส่งผลให้อัตราการใช้กำลังการผลิตอยู่ในระดับต่ำและการผลิตภาคอุตสาหกรรมโดยรวมปรับตัวลดลง

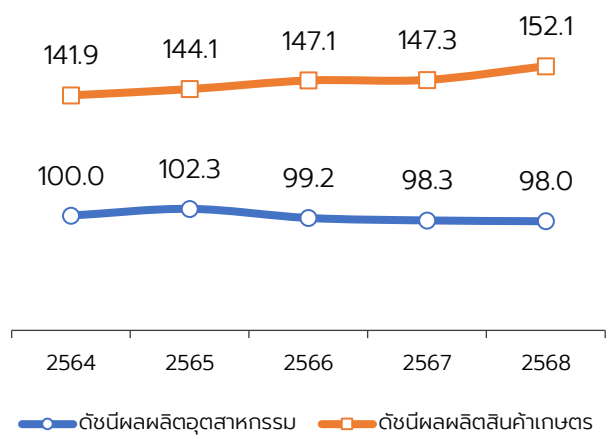
ภาพที่ 5 อัตราการใช้กำลังการผลิต



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

- **ในขณะที่ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตร** เพิ่มขึ้นจาก 147.3 ในปี 2567 เป็น 152.1 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.3 โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน ซึ่งเป็นผลมาจากระดับราคาสินค้าเกษตรส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์ที่ดีทำให้เกษตรกรมีแรงจูงใจในการผลิตมากขึ้นประกอบกับนโยบายภาครัฐในการสนับสนุนการเข้าถึงเครื่องจักรทางการเกษตร อาทิ การนำเทคโนโลยีด้านการเกษตร (Agri-Tech) มาใช้พัฒนาอาชีพด้านการเกษตร โดยการบริการแปลงใหญ่ด้วยเกษตรสมัยใหม่/เกษตรแม่นยำ ทั้งนี้ กิจกรรมภายในประเทศส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 30 เป็นภาคอุตสาหกรรม และประมาณร้อยละ 10 เป็นภาคเกษตร (ส่วนอีกร้อยละ 60 เป็นภาคบริการ) สะท้อนให้เห็นว่าการหดตัวของผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุนการขนส่งภายในประเทศ

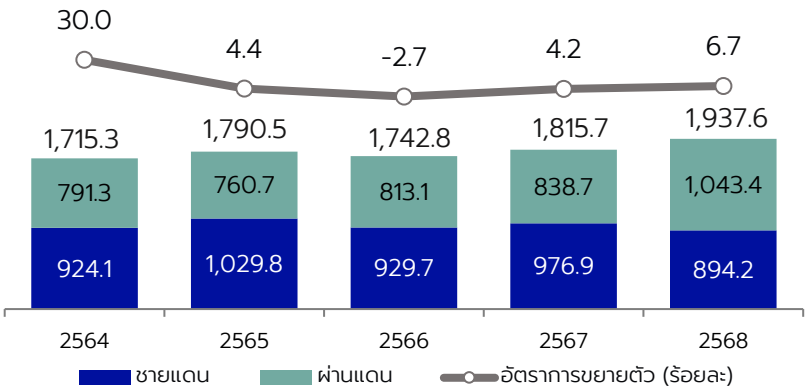
ภาพที่ 6 ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าผลผลิต)



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

▪ **การค้าชายแดนมีแนวโน้มหดตัวลงจากปีก่อนหน้า โดยในปี 2568 การค้าชายแดนมีมูลค่าลดลง** จาก 976.9 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 894.2 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 8.5 ส่วนใหญ่เป็นผลจากการค้าชายแดนกับกัมพูชาที่ลดลงจาก 174.5 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 92.0 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 47.3 และเมียนมาที่ลดลงจาก 208.9 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 193.7 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 7.4 เนื่องจากสถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณชายแดนระหว่างไทย–กัมพูชา ความไม่สงบภายในเมียนมา และมาตรการควบคุมการนำเข้าของเมียนมา ซึ่งสินค้าส่งออกชายแดนสำคัญ อาทิ น้ำมันดีเซล น้ำมันสำเร็จรูป สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร เช่น นมผงสำหรับเด็กและกากถั่วเหลือง เป็นต้น สำหรับสินค้านำเข้าชายแดนสำคัญ คือ พลังงานไฟฟ้า ก๊าซธรรมชาติ และผักและของปรุงแต่งจากผัก **ในขณะที่การค้าผ่านแดนในปี 2568 มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 838.7 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 1,043.4 พันล้านบาท หรือขยายตัวร้อยละ 24.4** โดยสินค้าส่งออกผ่านแดนที่สำคัญ อาทิ ทุเรียนสด ฮาร์ดดิสก์ไดรฟ์ และยางแท่ง สำหรับสินค้านำเข้าผ่านแดนที่สำคัญ อาทิ เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ และเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ สำหรับด่านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้าผ่านแดนสูงสุดได้แก่ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรนครพนม เป็นมูลค่า 418.6 พันล้านบาท 233.4 พันล้านบาท และ 128.9 พันล้านบาท ตามลำดับ

ภาพที่ 7 มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน (พันล้านบาท)



ที่มา ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

LOGISTICS INSIGHT 1

นวัตกรรม CHILLOX ยกระดับประสิทธิภาพคลังสินค้าห้องเย็น

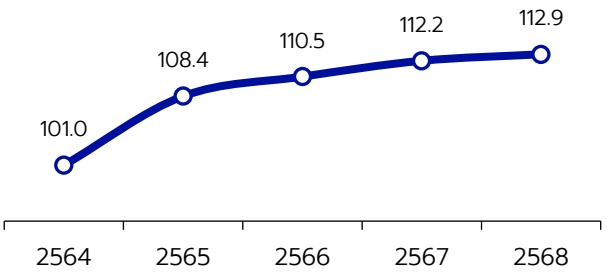


บริษัท SCGC ได้พัฒนานวัตกรรม CHILLOX ซึ่งเป็นระบบกักเก็บพลังงานความเย็น (Cold Energy Storage) สำหรับคลังสินค้าห้องเย็น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการอุณหภูมิและลดการใช้พลังงานในกระบวนการจัดเก็บสินค้า นวัตกรรมดังกล่าวทำงานโดยกักเก็บความเย็นในช่วงที่ระบบทำความเย็นทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และนำความเย็นที่สะสมไว้มาใช้ในช่วงที่มีความต้องการใช้พลังงานสูงหรือเมื่อระบบทำความเย็นหยุดทำงานชั่วคราว ส่งผลให้สามารถรักษาอุณหภูมิของคลังสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง ลดภาระการทำงานของเครื่องทำความเย็น ลดการใช้พลังงานไฟฟ้า และช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก นอกจากนี้ CHILLOX ยังช่วยลดความเสียหายของสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ ได้แก่ อาหารสด อาหารทะเล ผักผลไม้ และเวชภัณฑ์ เพิ่มความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) และยกระดับประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งและการจัดเก็บสินค้าอาหาร ยา และเวชภัณฑ์ที่ต้องอาศัยการควบคุมอุณหภูมิอย่างต่อเนื่อง

ที่มา บริษัท เอสซีจี เคมิคอลส์ จำกัด (มหาชน)

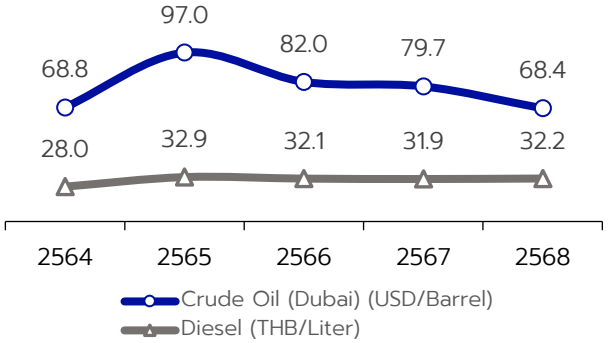
■ **ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน (Road Freight Transport Index: RFTI)** พบว่า ในปี 2568 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 112.2 ในปี 2567 เป็น 112.9 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากการปรับตัวของราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นจาก 31.9 บาทต่อลิตร ในปี 2567 เป็น 32.2 บาทต่อลิตร หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 จากปีก่อนหน้า

ภาพที่ 8 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



ที่มา กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ภาพที่ 9 ราคาเชื้อเพลิง



ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย และ World Bank

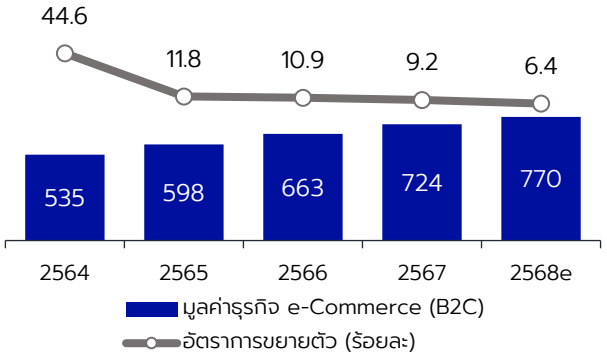


2) ต้นทุนการขนส่งผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์

มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องร้อยละ 1.5 โดยมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นจาก 111.9 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 113.6 พันล้านบาท โดยมีปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์เปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

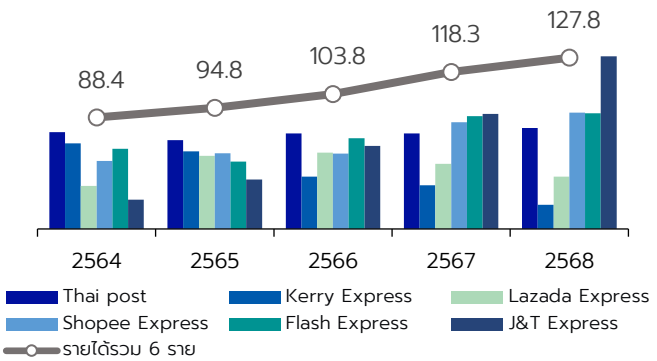
■ **มูลค่าธุรกิจ e-Commerce ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น** จากข้อมูลศูนย์วิจัยกสิกรคาดว่ามูลค่าธุรกิจ e-Commerce ในปี 2568 จะมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 724 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 770 พันล้านบาท หรือขยายตัวร้อยละ 6.4 และจากข้อมูลงบการเงินของธุรกิจขนส่งพัสดุรายใหญ่ในประเทศไทย จำนวน 6 ราย พบว่ารายได้รวมเพิ่มขึ้นจาก 118.3 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 127.8 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.0 ซึ่งมีการเติบโตไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ สะท้อนให้เห็นว่าธุรกิจ e-Commerce และการค้าผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ อาทิ Shopee และ Tiktok Shop ที่ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากการส่งเสริมผู้ประกอบการของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ทำให้ในปี 2568 มียอดขายรวมจากทั้ง 2 แพลตฟอร์มเพิ่มขึ้นจาก 522.8 ล้านบาท ในปี 2567 อยู่ที่ 2,384 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 356 (ประมาณ 4.6 เท่าของปีก่อนหน้า) ซึ่งได้รับปัจจัยสนับสนุนจากพฤติกรรมการซื้อสินค้าของผู้บริโภคที่เปลี่ยนมาใช้ช่องทางออนไลน์มากขึ้น ประกอบกับแพลตฟอร์มต่าง ๆ ได้พัฒนาระบบและรูปแบบการนำเสนอสินค้า รวมทั้งมาตรการส่งเสริมการขายที่เอื้อต่อการเข้าถึงสินค้าและการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภคได้ง่ายขึ้น

ภาพที่ 10 มูลค่าธุรกิจ e-Commerce ของประเทศไทย (พันล้านบาท)



ที่มา ศูนย์วิจัยกสิกรไทย

ภาพที่ 11 รายได้ของธุรกิจขนส่งพัสดุรายใหญ่ 6 ราย ในประเทศไทย (พันล้านบาท)



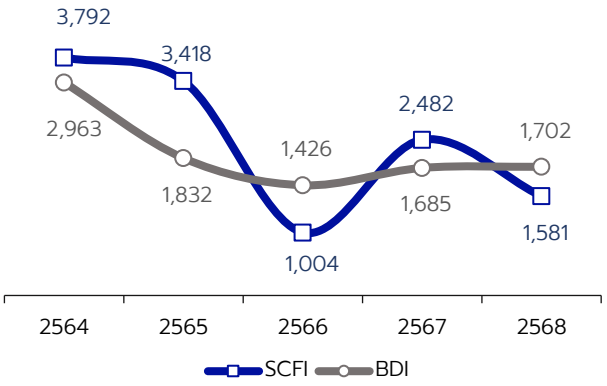
ที่มา งบการเงินของบริษัท กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ประมวลผลโดย กลจ. สศช.

3) *ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ*

มีการปรับตัวลดลงประมาณร้อยละ 2.3 โดยมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำลดลงจาก 305.7 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 298.7 พันล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายในประเทศที่ลดลง โดยการขนส่งสินค้าทางลำน้ำลดลงจาก 32,438 พันตัน ในปี 2567 เป็น 28,801 พันตัน หรือลดลงร้อยละ 11.2 และการขนส่งสินค้าชายฝั่งลดลงเช่นเดียวกันจาก 71,610 พันตัน ในปี 2567 เป็น 71,306 พันตัน โดยมีปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งทางน้ำเปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

- **ดัชนีค่าระวางเรือปรับตัวลดลง** จากข้อมูลดัชนีค่าระวางเรือตู้สินค้า Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) ซึ่งสะท้อนค่าเฉลี่ยราคาค่าขนส่งสินค้าแบบตู้สินค้า (Container) ที่ส่งออกจากท่าเรือเซี่ยงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน ไปยังท่าเรือปลายทางหลัก ๆ ทั่วโลก พบว่า ในปี 2568 มีค่าเฉลี่ยประมาณ 1,581 ลดลงร้อยละ 36.3 เมื่อเทียบกับปี 2567 เป็นผลมาจากสถานการณ์ปริมาณเรือขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นสวนทางกับทิศทางการชะลอตัวของอุปสงค์ในการขนส่งสินค้า ในขณะที่ดัชนีค่าระวางเรือสินค้าเทกอง Baltic Dry Index (BDI) ในปี 2568 มีค่าเฉลี่ยประมาณ 1,702 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 1,685 ในปี 2567 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.0

ภาพที่ 12 ดัชนีค่าระวางเรือ



ที่มา www.tradingeconomics.com และ Shanghai Shipping Exchange (SSE)

LOGISTICS INSIGHT 2

โอกาสหรือความท้าทาย ? หลัง Hapag-Lloyd ควบรวมกิจการ ZIM

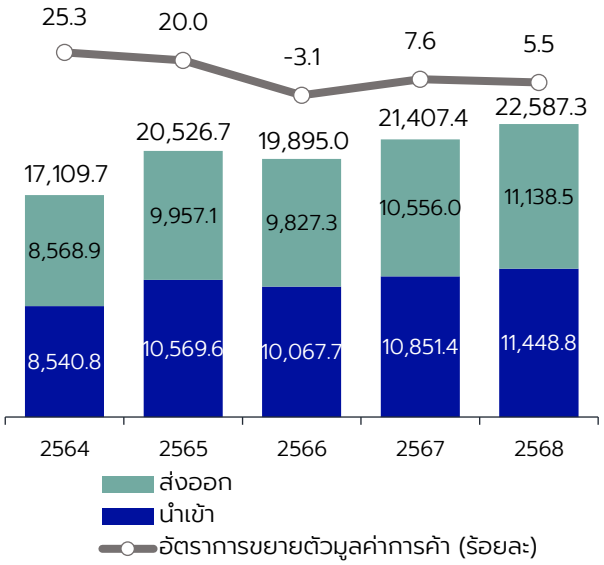


Hapag-Lloyd สายการเดินเรือรายใหญ่ของเยอรมนี ประกาศเข้าซื้อกิจการ ZIM สายการเดินเรือของอิสราเอล ในสัดส่วนร้อยละ 100 หรือคิดเป็นมูลค่าประมาณ 4.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการเข้าซื้อกิจการดังกล่าวจะทำให้ Hapag-Lloyd มีระวางเพิ่มขึ้นจากประมาณ 2.4 ล้าน TEUs เป็น 3 ล้าน TEUs และมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นเป็นประมาณร้อยละ 9 การควบรวมครั้งนี้จะส่งผลให้สายเรือจะมีส่วนแบ่งความจุรวมประมาณร้อยละ 23.5 ของเส้นทางเอเชีย-ฝั่งตะวันออกของอเมริกาเหนือ (FE-ECNA) และมีแนวโน้มขึ้นเป็นผู้นำในเส้นทางเอเชีย–ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกา และสำหรับประเทศไทย สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ (สคต.) ประเมินว่าจะเป็นผลดีต่อภาคการส่งออก โดยเฉพาะในเส้นทางยุโรปตะวันออกกลาง และอเมริกา เนื่องจากผู้ประกอบการไทยจะได้รับประโยชน์จากเครือข่ายเดินเรือที่กว้างขึ้น รอบเรือที่ถี่และรวดเร็วขึ้น รวมถึงเสถียรภาพของตารางการขนส่งที่ดีกว่าเดิม อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกไทยยังคงต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เนื่องจากการควบรวมอาจทำให้ Hapag-Lloyd มีอำนาจต่อรองและอำนาจเหนือตลาดเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจนำไปสู่การสร้างแรงกดดันต่อค่าระวางเรือในบางเส้นทางได้ในอนาคต

ที่มา สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

■ **การค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มขยายตัว** โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 21,407.4 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 22,587.3 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 โดยสินค้าส่งออกของไทยที่มีการขยายตัวส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ และแผงวงจรไฟฟ้า ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากไทยยังคงเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ที่สำคัญของกลุ่มบริษัทด้านเทคโนโลยี ซึ่งสอดรับกับกระแสเศรษฐกิจดิจิทัลและความต้องการอุปกรณ์เทคโนโลยีขั้นสูงที่เพิ่มขึ้นทั่วโลก จึงทำให้มีการผลิตและส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการลดลงของค่าระวางเรือตู้สินค้า (SCFI) ซึ่งเป็นต้นทุนสำคัญของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ จึงเป็นปัจจัยสนับสนุนให้การค้าระหว่างประเทศมีมูลค่าจากการส่งออกเพิ่มขึ้น

ภาพที่ 13 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ
(พันล้านบาท)



ที่มา กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

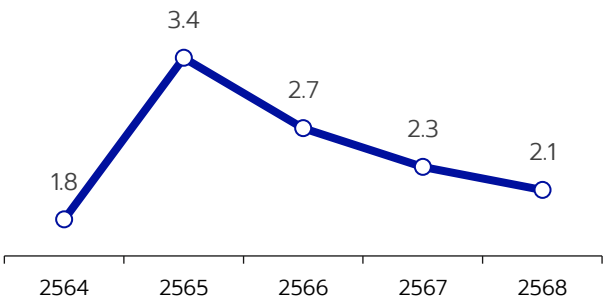
4) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่อ

มีการปรับตัวลดลงร้อยละ 2.4 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่อลดลงจาก 65.4 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 63.8 พันล้านบาท

5) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

มีการปรับตัวลดลงร้อยละ 1.2 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลงจาก 42.5 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 42.0 พันล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการลดลงของราคาเชื้อเพลิงเครื่องบิน (Jet Fuel Prices) จากราคาเฉลี่ย 2.3 ดอลลาร์ต่อแกลลอน ในปี 2567 เป็น 2.1 ดอลลาร์สหรัฐ (สรอ.) ต่อแกลลอน ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นจาก 31.0 พันตัน ในปี 2567 เป็น 33.0 พันตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2

ภาพที่ 14 ราคาเชื้อเพลิงเครื่องบิน (Jet Fuel)
(ดอลลาร์ สรอ. ต่อแกลลอน)



ที่มา Federal Reserve Bank (FRED)

6) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง

มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจาก 2.1 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 2.2 พันล้านบาท ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่เพิ่มขึ้นจาก 12,861 พันตัน ในปี 2567 เป็น 12,955 พันตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการเริ่มมีการขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้นตามการพัฒนาเส้นทางรางที่มีความครอบคลุมมากขึ้น

เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกรูปแบบการขนส่งสินค้า (Mode of Transport) ปี 2568 พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ มีการปรับตัวลดลงร้อยละ 0.8 จาก 633,810 พันตัน ในปี 2567 เป็น 628,722 พันตัน ส่วนใหญ่เป็นผลจากการลดลงของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ จาก 104,048 พันตัน ในปี 2567 เป็น 100,107 พันตัน หรือลดลงร้อยละ 3.8 โดยลดลงจากการขนส่งทางลำน้ำซึ่งหดตัวร้อยละ 11.2 ส่วนหนึ่งเป็นผลจากข้อจำกัดของความลึกของร่องน้ำ โดยเฉพาะแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ รองลงมาคือปริมาณการขนส่งสินค้า***ทางถนน*** ที่ปรับตัวลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.2 จาก 516,870 พันตัน ในปี 2567 เป็น 515,628 พันตัน ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า***ทางราง*** มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.7 จาก 12,861 พันตัน ในปี 2567 เป็น 12,955 พันตัน และปริมาณการขนส่งสินค้า***ทางอากาศ*** มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.2 จาก 31.0 พันตัน ในปี 2567 เป็น 33.0 พันตัน

ตารางที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2564	2565	2566	2567	2568
ทางถนน/1	456,489	460,316	428,426	516,870	515,628
ขยายตัว (ร้อยละ)	-2.8	0.8	-6.9	20.6	-0.2
สัดส่วน (ร้อยละ)/5	78.7	79.4	78.3	81.5	81.9
ทางราง/2	11,456	11,367	12,117	12,861	12,955
ขยายตัว (ร้อยละ)	-0.5	-0.8	6.6	6.1	0.7
สัดส่วน (ร้อยละ)/5	2.0	2.0	2.2	2.0	2.1
ทางน้ำ/3	111,852	107,425	106,509	104,048	100,107
- ลำน้ำ	46,405	38,994	32,916	32,438	28,801
- ชายฝั่ง	65,447	68,431	73,593	71,610	71,306
ขยายตัว (ร้อยละ)	8.3	-4.0	-0.9	-2.3	-3.8
สัดส่วน (ร้อยละ)/5	19.2	18.5	19.4	16.4	15.9
ทางอากาศ/4	20	31	30	31	33
ขยายตัว (ร้อยละ)	-37.5	55.0	-3.1	0.1	7.2
สัดส่วน (ร้อยละ)/5	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
รวม	**579,817**	**579,139**	**547,082**	**633,810**	**628,722**
ขยายตัว (ร้อยละ)	-0.8	-0.1	-5.5	15.9	-0.8

ที่มา ประมวลผลโดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ /1 ข้อมูลพยากรณ์จากแบบจำลองปริมาณสินค้า ของกระทรวงคมนาคม

/2 การรถไฟแห่งประเทศไทย

/3 กรมเจ้าท่า

/4 กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

/5 ประมวลผลโดย กลจ.

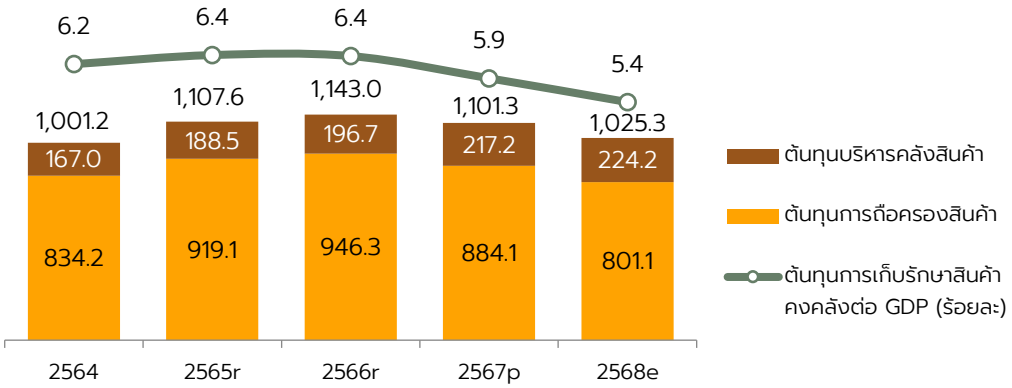
อย่างไรก็ดี เนื่องจากโครงสร้างการขนส่งสินค้าของประเทศไทยยังคงพึ่งพาการขนส่งทางถนนและทางน้ำเป็นหลัก ในสัดส่วนร้อยละ 81.9 และ 15.9 ตามลำดับ ทำให้การลดลงของต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนและทางน้ำเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศ แม้ว่าการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งผ่านแดนจะยังขยายตัวได้ดี

นอกจากนี้ เนื่องจากมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศในปี 2568 เป็นข้อมูลประมาณการ (estimate) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศที่จะต้องมีการปรับปรุงให้เป็นข้อมูลเบื้องต้น (preliminary) และข้อมูลปรับปรุง (revised) ตามวิธีการข้อมูลระบบบัญชีประชาชาติในปีต่อไป จึงอาจส่งผลให้มูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศเปลี่ยนแปลงจากตัวเลขที่รายงานในเอกสารฉบับนี้

2.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ในปี 2568 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.4 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 1,025.3 พันล้านบาท ลดลงจาก 1,101.3 พันล้านบาท ในปี 2567 หรือลดลงร้อยละ 6.9

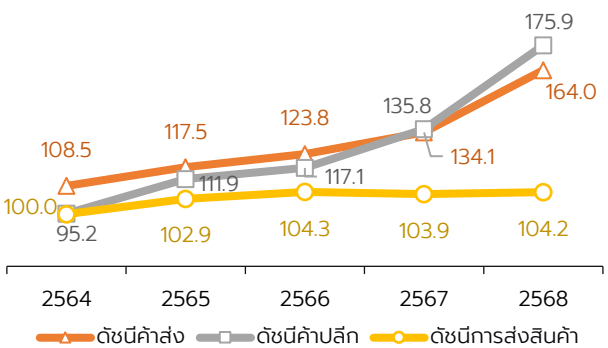
ภาพที่ 15 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (พันล้านบาท)



ที่มา กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

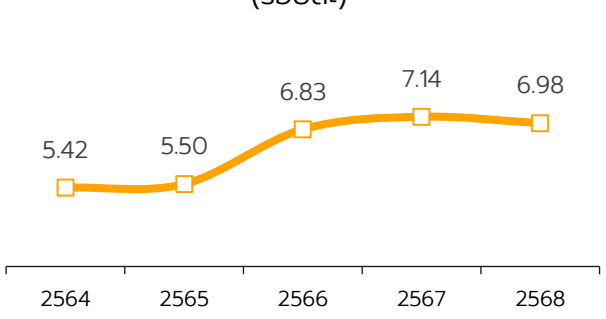
โดย ***ต้นทุนการถือครองสินค้า*** ลดลงจาก 884.1 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 801.1 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 9.4 สอดคล้องกับมูลค่าสินค้าคงคลังที่ลดลงจาก 3,719 พันล้านบาท เหลือ 3,388 พันล้านบาท เนื่องจากการลดการสะสมสินค้าคงคลังของภาคธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องกับอัตราการใช้กำลังการผลิต ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมที่ลดลงจากปีก่อนหน้า รวมทั้งดัชนีการส่งสินค้าที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น สะท้อนถึงการส่งออกสินค้าที่ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจึงเอื้อต่อการระบายสินค้าคงคลัง ประกอบกับ**อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี** (MLR) ซึ่งสะท้อนค่าเสียโอกาสที่เงินลงทุนไปจมอยู่ในสินค้าคงคลังที่ต้องเก็บในคลังสินค้าที่ลดลงจากเฉลี่ยร้อยละ 7.14 ในปี 2567 เป็นร้อยละ 6.98 ในปี 2568 อันเป็นผลจากการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบาย เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ บรรเทาภาระหนี้ครัวเรือน และให้สอดคล้องกับทิศทางของดอกเบี้ยนโยบายการเงินโลกในปี 2568 จึงสนับสนุนให้ต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังปรับตัวลดลง อย่างไรก็ตาม ***ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า*** เพิ่มขึ้นจาก 217.2 พันล้านบาท ในปี 2567 เป็น 224.2 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.2 ซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมการดำเนินงานและบริหารจัดการภายในคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามการขยายตัวของกิจกรรมทางการค้าและการกระจายสินค้า สะท้อนจากดัชนีค้าปลีก ดัชนีค้าส่ง และมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.6 ร้อยละ 22.3 และร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

ภาพที่ 16 ดัชนีค้าส่ง-ปลีก และดัชนีการส่งสินค้า



ที่มา สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และธนาคารแห่งประเทศไทย

ภาพที่ 17 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี MLR (ร้อยละ)

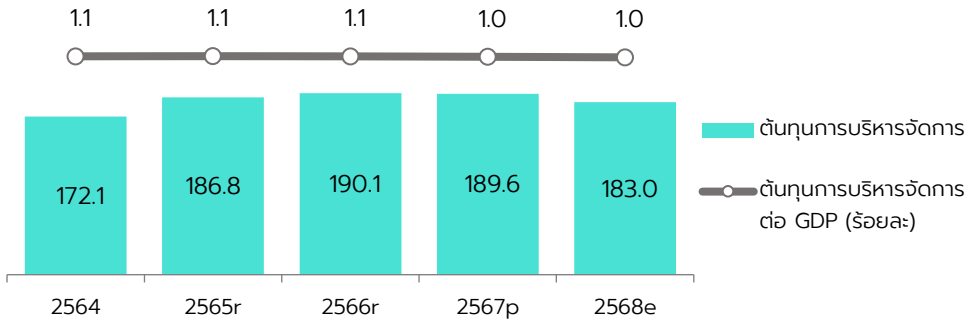


ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

2.3 ต้นทุนการบริหารจัดการ

ในปี 2568 ต้นทุนการบริหารจัดการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 183.0 พันล้านบาท ลดลงจาก 189.6 พันล้านบาท ปี 2567 หรือลดลงร้อยละ 3.5 ซึ่งเป็นผลจากการลดลงของต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง เนื่องจากต้นทุนการบริหารจัดการคำนวณจากสัดส่วนร้อยละ 8.04 ของผลรวมของต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังตามสมมติฐานของแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

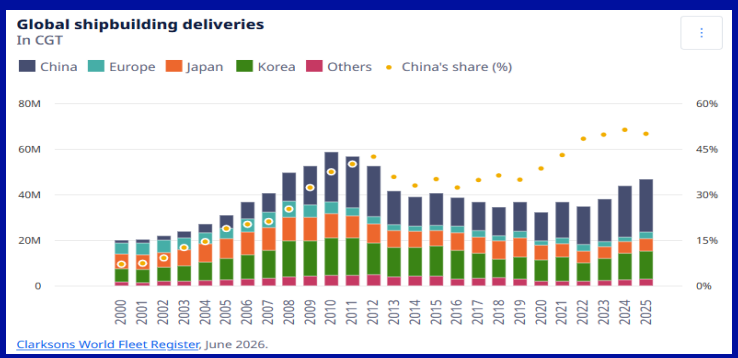
ภาพที่ 18 ต้นทุนการบริหารจัดการ (พันล้านบาท)



LOGISTICS INSIGHT 3

จีนกับบทบาทผู้นำในอุตสาหกรรมต่อเรือของโลก

ปี 2568 จีนยังคงเป็นผู้นำใน **"อุตสาหกรรมต่อเรือโลก"** อย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 16 โดยข้อมูลของกระทรวงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยีสารสนเทศของจีนรายงานว่า ปี 2568 จีนมีปริมาณการต่อเรือรวมอยู่ที่ 53.69 ล้านตัน โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.4 จากปี 2567



คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 56.1 ของการต่อเรือทั่วโลก โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากยอดคำสั่งซื้อเรือใหม่ที่ขยายตัวกว่า 107.82 ล้านตัน ประกอบกับการได้รับการสนับสนุนจากทางรัฐบาลทั้งในรูปแบบเงินอุดหนุน การลดหย่อนภาษี และการให้สินเชื่อในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ ตลอดจนการอุดหนุนอุตสาหกรรมต้นน้ำอย่าง "เหล็ก" ทำให้จีนมีความได้เปรียบเหนือประเทศอื่น ๆ ตลอดห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ การวิเคราะห์ของกลุ่ม OECD จากข้อมูลคำสั่งซื้อเรือที่สั่งซื้อในช่วงเดือนมกราคม 2563 ถึงธันวาคม 2567 จำนวนทั้งสิ้น 1,777 ลำ พบว่า จีนมีความได้เปรียบทางด้านราคาในทุกกลุ่มตลาด อาทิ ราคาเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดกลาง (7-9 พัน TEUs) ของจีนมีราคาต่ำกว่าประเทศอุตสาหกรรมต่อเรือหลักอื่น ๆ ประมาณร้อยละ 10 และเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (110-120 พันตัน) จะมีราคาต่ำกว่าประเทศอื่น ๆ ประมาณร้อยละ 14 สะท้อนให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการต่อเรือของจีนยังคงมีความได้เปรียบในหลายด้าน และมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือของจีนไม่ได้มุ่งเน้นเพียงการรองรับความต้องการภายในประเทศ แต่ยังมุ่งยกระดับขีดความสามารถในการเป็นฐานการผลิตเรือและโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่สนับสนุนการขนส่งและการค้าโลก ตลอดจนการสร้างบทบาทสำคัญต่อห่วงโซ่อุปทานทางทะเลของโลก

ที่มา OECD, China Media Group (CMG) และ https://www.dailynews.co.th/news/5606122/

2.4 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2569

สศช. คาดว่า**สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2569 จะมีแนวโน้มใกล้เคียงกับปี 2568 คือประมาณร้อยละ 12.9-13.4 ต่อ GDP** จากการคาดว่าเศรษฐกิจไทยจะมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราชะลอลงจากปี 2568 ภายใต้ภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังมีความไม่แน่นอนสูง ประกอบกับมีปัจจัยเชิงลบจากความผันผวนของราคาพลังงานซึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะความขัดแย้งระหว่างสหรัฐอเมริกากับอิหร่านที่กระทบต่อเส้นทางการขนส่งพลังงานที่สำคัญของโลกอย่างช่องแคบฮอร์มุซ นอกจากนี้ ยังมีความไม่แน่นอนจากการชะลอตัวของระบบเศรษฐกิจและการค้าโลก อาทิ การใช้มาตรการกำแพงภาษีในอัตราสูงของสหรัฐอเมริกา ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการในประเทศและมาตรการตอบโต้ทางภาษีของประเทศต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการประยุกต์ใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI) ระบบอัตโนมัติ และยานยนต์ไฟฟ้า ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมไทยจำเป็นต้องเร่งปรับตัวเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศจากผลกระทบของปรากฏการณ์เอลนีโญซึ่งจะส่งผลต่อผลผลิตในภาคการเกษตร

ตารางที่ 2 แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

รายการ	ข้อมูลจริง				ประมาณการ
	2567	2568	Q1/2569	Q2/2569	ปี 2569
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย /1	13.6 (p)	13.0 (e)	-	-	12.9-13.4
อัตราการขยายตัวของ GDP (CVM) (ร้อยละ) /2	2.9	2.4	2.8	1.9	2.0– 2.5
อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลก (ร้อยละ) /2	3.2	3.6	-	-	2.9
อัตราการขยายตัวปริมาณการค้าโลก (ร้อยละ) /2	3.4	5.1	-	-	3.6
ราคาน้ำมันดิบ (ดูไบ) (ดอลลาร์ สรอ./บาร์เรล) /2	79.7	68.4	88.0	-	82.0 - 93.0
อัตราการขยายตัวของดัชนีค่าระวางเรือ SCFI (ร้อยละ) /3	147.23	-36.29	5.94	55.87	-
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม /4	98.31	98.03	103.52	97.57	-
ดัชนีการส่งสินค้า /4	99.14	98.22	101.81	96.29	-
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง /4	103.86	104.23	118.92	114.70	-
ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน /5	112.2	112.9	112.4	124.1	-
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) /6	7.14	6.98	7.57	7.52	-

ที่มา /1 กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.
/2 ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่ 2 ของปี 2569 และแนวโน้มปี 2569 ณ วันที่ 17 ส.ค. 2569 สศช.
/3 Shanghai Shipping Exchange (SSE)
/4 สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
/5 สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
/6 ธนาคารแห่งประเทศไทย





2.5 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

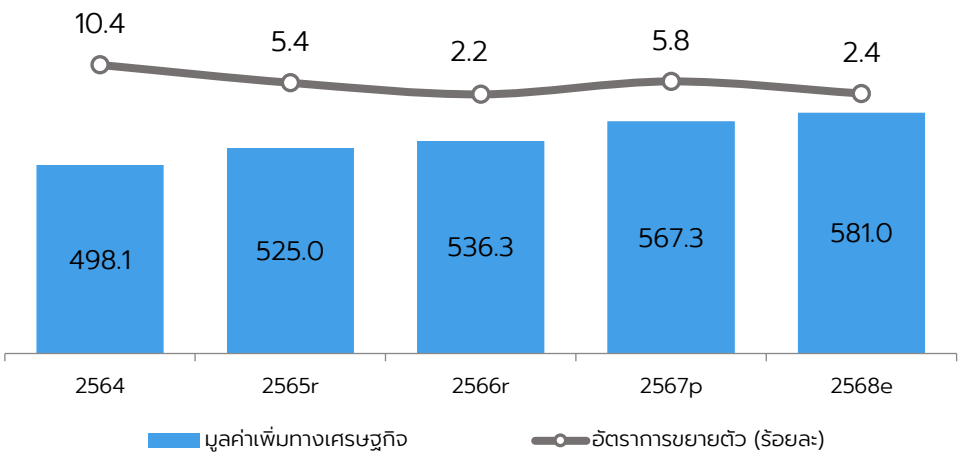
หมายถึง กำไรทางเศรษฐศาสตร์ของธุรกิจที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดภายในประเทศจากสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

แนวคิด/วิธีการคำนวณ

มูลค่าผลผลิตทั้งหมดในการผลิต
-
ค่าใช้จ่ายขั้นกลาง
=
VA ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

ปี 2568 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยมีมูลค่า 581.0 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 567.3 พันล้านบาท ในปี 2567 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 ปัจจัยหลักมาจากการเติบโตของธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และการค้าผ่านแพลตฟอร์มดิจิทัลยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภค (Last-mile Delivery) เติบโตตามไปด้วย โดยเฉพาะการขนส่งพัสดุแบบเร่งด่วน (Express Delivery) ที่มีแนวโน้มการใช้บริการเพิ่มขึ้นตามพฤติกรรมของผู้บริโภคในปัจจุบันที่ต้องการความรวดเร็วและความสะดวกในการรับสินค้า ขณะเดียวกัน ภาคธุรกิจมีการปรับกลยุทธ์โดยหันมาพึ่งพาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายนอกแบบครบวงจร (Third Party Logistics: 3PL) มากขึ้น อาทิ บริการคลังสินค้าแบบครบวงจร (Fulfillment) และคลังสินค้าควบคุมอุณหภูมิ เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและรองรับความต้องการที่หลากหลาย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการมีการนำเทคโนโลยีอัตโนมัติและปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาช่วยในการวางแผนการขนส่งและการบริหารจัดการคลังสินค้ามากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์เติบโตและทำให้มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น ควบคู่ไปกับความสามารถในการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน

ภาพที่ 19 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ (พันล้านบาท)



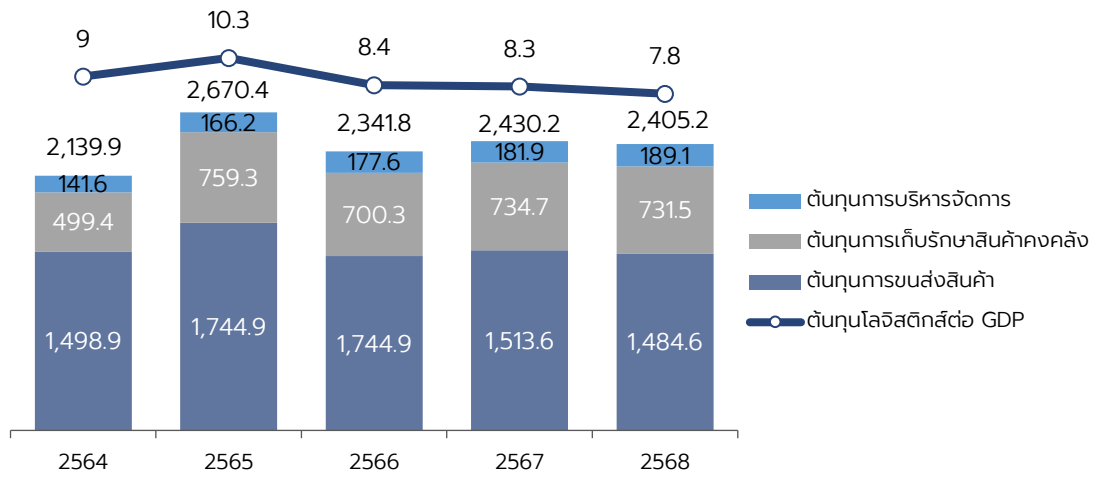
ที่มา กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา 02

1. ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

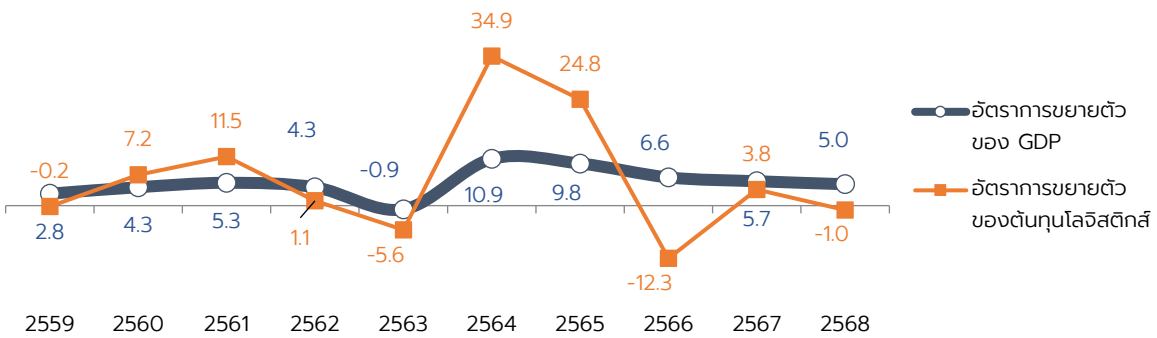
รายงานโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาที่จัดทำโดย The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ร่วมกับบริษัท Kearney พบว่า ในปี 2568 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา มีมูลค่ารวม 2,405.2 พันล้านดอลลาร์ สรอ. มูลค่าลดลงร้อยละ 1.0 จากปี 2567 เนื่องจากการเปลี่ยนผ่านเชิงโครงสร้างของภาคโลจิสติกส์จากการมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพเพื่อการลดต้นทุนไปสู่การเสริมสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Resilience) เพื่อรองรับความไม่แน่นอนจากปัจจัยภูมิรัฐศาสตร์และความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ 8.3 ต่อ GDP ในปีก่อนหน้าเหลือร้อยละ 7.8 ต่อ GDP ในปี 2568 ซึ่งอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยร้อยละ 7.4–7.8 ต่อ GDP

ภาพที่ 20 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านดอลลาร์ สรอ.)



ที่มา CSCMP's 37th Annual State of Logistics Report 2026

ภาพที่ 21 อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ และ GDP ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)

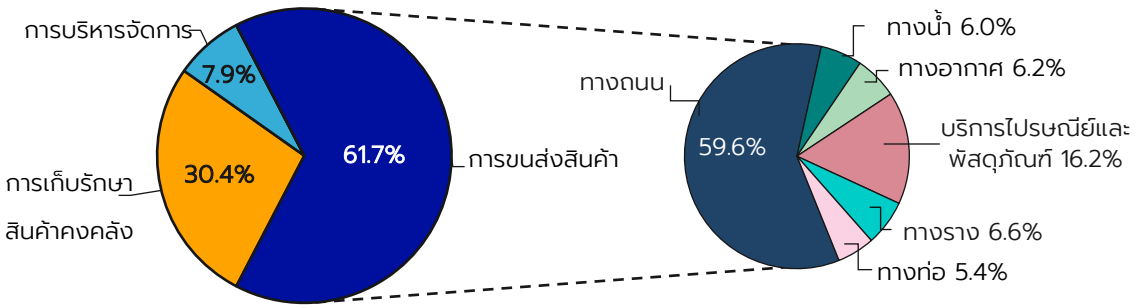


ที่มา: CSCMP's 37th Annual State of Logistics Report 2026

2. องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ในปี 2568 ยังคงมีโครงสร้างมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าที่เป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61.7 รองลงมาได้แก่ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.4 และต้นทุนการบริหารจัดการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ภาพที่ 22 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ปี 2568



ที่มา: CSCMP's 37th Annual State of Logistics Report 2026

2.1 ต้นทุนการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด ในปี 2568 มีมูลค่าประมาณ 1,484.6 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ลดลงจาก 1,513.6 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 หรือลดลงร้อยละ 1.9 เนื่องจากการจัดซื้อเรือพาณิชย์ใหม่ประกอบกับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ในช่วงที่ผ่านมา ทำให้มีพื้นที่ระวางเรือและระวางบรรทุกใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร (Belly Space) เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีการแข่งขันทางด้านราคา ทำให้อัตราค่าระวางลดลง โดยจำแนกตามรูปแบบการขนส่งสินค้า ประกอบด้วย



1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 869.7 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 เป็น 884.3 พันล้านดอลลาร์ สรอ. เนื่องจากต้นทุนพลังงานที่อยู่ในระดับสูงและกฎระเบียบด้านการจ้างงานที่เข้มงวดขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยเริ่มปิดกิจการ จนนำไปสู่อุปทานการให้บริการในบางพื้นที่ลดลงและอัตราค่าขนส่งปรับเพิ่มขึ้นในบางเส้นทาง



2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 229.5 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 เป็น 241.3 พันล้านดอลลาร์ สรอ. โดยมีปัจจัยสำคัญจากการออกคำสั่งยกเลิกการงดเว้นอากรสินค้ามูลค่าต่ำ (De Minimis) สำหรับสินค้านำเข้าจากจีนในช่วงกลางปี 2568 ส่งผลให้ผู้ประกอบการ e-Commerce ปรับรูปแบบการกระจายสินค้าจากการจัดส่งข้ามพรมแดนมาเป็นการจัดเก็บและกระจายสินค้าภายในประเทศมากขึ้น ทำให้เกิดการขนส่งในลักษณะพัสดุภัณฑ์มากขึ้น รวมทั้งต้องลงทุนเพิ่มเติมในระบบคลังสินค้าอัตโนมัติและเทคโนโลยีบริหารจัดการเส้นทางขนส่ง ส่งผลให้มีต้นทุนสูงขึ้น



3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ลดลงร้อยละ 36.0 โดยมีมูลค่าลดลงจาก 138.8 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 เป็น 88.8 พันล้านดอลลาร์ สรอ. โดยมีปัจจัยหลักจากการเพิ่มขึ้นของระวางเรือใหม่ (New-build capacity) ที่เข้าสู่ตลาด ส่งผลให้ปริมาณพื้นที่รองรับการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเร็วกว่าความต้องการใช้บริการจนนำไปสู่การปรับลดค่าระวางเรือ



4) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางอากาศ ลดลงร้อยละ 6.1 โดยมีมูลค่าลดลงจาก 98.3 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 เป็น 92.3 พันล้านดอลลาร์ สรอ. โดยมีปัจจัยสำคัญมาจากการเพิ่มขึ้นของพื้นที่ระวางบรรทุกใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร (Belly Space) ตามการฟื้นตัวของธุรกิจการบินพาณิชย์ โดยเฉพาะในช่วงเดือนมกราคม–ตุลาคม 2568 ทำให้มีพื้นที่ระวางบรรทุกใต้ท้องเครื่องบินโดยสาร คิดเป็นร้อยละ 54.3 ของความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศทั้งหมด ซึ่งเพิ่มขึ้นเร็วกว่าความต้องการใช้บริการ ส่งผลให้ค่าขนส่งปรับลดลง อย่างไรก็ดี การขนส่งทางอากาศยังมีความสำคัญสำหรับสินค้าที่มีมูลค่าสูงและต้องการระยะเวลาขนส่งสั้นโดยเฉพาะเซมิคอนดักเตอร์และเวชภัณฑ์



5) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง ใกล้เคียงกับปี 2567 โดยมีมูลค่า 97.3 พันล้านดอลลาร์ สรอ. โดยผู้ให้บริการการขนส่งทางรางอยู่ระหว่างการปรับโครงสร้างจากข้อเสนอควบรวมกิจการระหว่างบริษัท Union Pacific และบริษัท Norfolk Southern ซึ่งเป็นผู้ให้บริการรถไฟขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ของสหรัฐอเมริกา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายรางและเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว



6) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่อ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 80.0 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 เป็น 80.5 พันล้านดอลลาร์ สรอ.

ตารางที่ 3 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านดอลลาร์ สรอ.)

รูปแบบการขนส่ง	2567	2568
ทางถนน	869.7	884.3
ขยายตัว (ร้อยละ)		1.7
สัดส่วน (ร้อยละ)	57.5	59.6
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	229.5	241.3
ขยายตัว (ร้อยละ)		5.2
สัดส่วน (ร้อยละ)	15.1	16.2
ทางน้ำ	138.8	88.8
ขยายตัว (ร้อยละ)		-36.0
สัดส่วน (ร้อยละ)	9.2	6.0
ทางอากาศ	98.3	92.3
ขยายตัว (ร้อยละ)		-6.1
สัดส่วน (ร้อยละ)	6.5	6.2
ทางราง	97.3	97.3
ขยายตัว (ร้อยละ)		0.0
สัดส่วน (ร้อยละ)	6.4	6.6
ทางท่อ	80.0	80.5
ขยายตัว (ร้อยละ)		0.6
สัดส่วน (ร้อยละ)	5.3	5.4
รวม	**1,513.6**	**1,484.6**
ขยายตัว (ร้อยละ)		-1.9

ที่มา CSCMP's 37th Annual State of Logistics Report 2026

2.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีมูลค่าประมาณ 731.5 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ลดลงร้อยละ 0.4 จาก 734.7 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 สะท้อนการเปลี่ยนผ่านของการบริหารสินค้าคงคลังจากการเน้นการสะสมสินค้าเพื่อรองรับความไม่แน่นอนของห่วงโซ่อุปทานโลกไปสู่การบริหารสินค้าคงคลังที่ให้ความสำคัญกับความยืดหยุ่น โดยภาคธุรกิจมีการหมุนเวียนสินค้าคงคลังจากการเร่งส่งออกสินค้าให้เหมาะสมกับความต้องการและสถานการณ์การค้าโลกควบคู่ไปกับการให้ความสำคัญกับการลงทุนให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้บริบทของความขัดแย้งทางภูมิเศรษฐศาสตร์และการกระจายฐานการผลิตตามแนวทางนโยบายการค้า China Plus One ของจีน

2.3 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ มีมูลค่าประมาณ 189.1 พันล้านดอลลาร์ สรอ. โดยขยายตัวเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.0 จาก 181.9 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2567 และมีปัจจัยหลักมาจากภาคธุรกิจที่ต้องเพิ่มการลงทุนด้านการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน เพื่อรองรับกฎระเบียบทางการค้าและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดขึ้น อาทิ การปฏิบัติตามกฎระเบียบทางการค้า (Trade Compliance) และมาตรการปรับคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดนของสหภาพยุโรป (CBAM) ประกอบกับต้นทุนบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะทางด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยียังคงอยู่ในระดับสูง



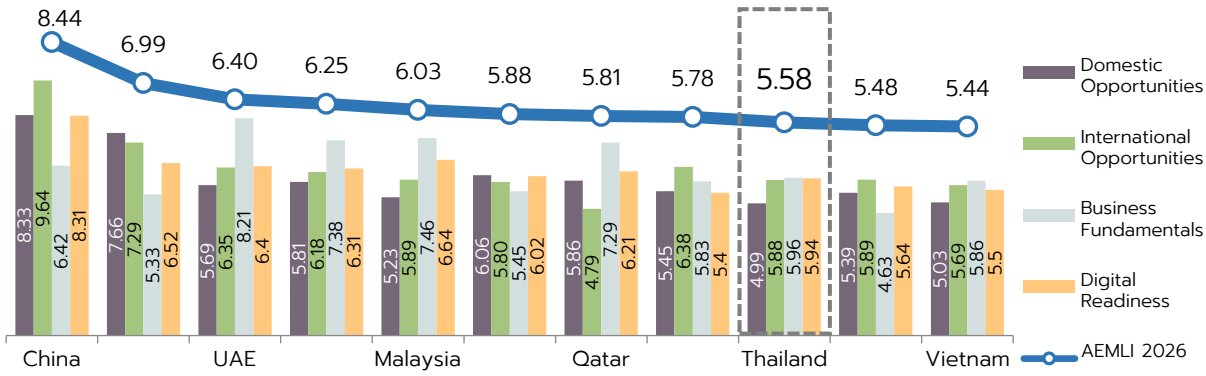


ข้อมูลโลจิสติกส์ของต่างประเทศ 03

1. Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI

บริษัท Agility ได้รายงานผลการจัดทำดัชนีกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) ประจำปี 2569 ซึ่งประเมินศักยภาพทางการแข่งขันของประเทศตลาดเกิดใหม่จำนวน 50 ประเทศ พบว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงครองอันดับที่ 1 จากความได้เปรียบด้านขนาดเศรษฐกิจและประสิทธิภาพการผลิต รองลงมาได้แก่ ประเทศอินเดีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) ตามลำดับ อย่างไรก็ดี ผลสำรวจระบุว่าร้อยละ 17.5 ของผู้ประกอบการมีการย้ายฐานการผลิตหรือแหล่งจัดซื้อออกจากจีน โดยมีปัจจัยหลักจากความขัดแย้งทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน รวมถึงต้นทุนแรงงานที่สูงขึ้น สำหรับประเทศไทยยังคงรักษาระดับอยู่ในอันดับที่ 9 โดยมีคะแนนโดดเด่นในด้านโอกาสด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Opportunities) อยู่ที่ 5.88 คะแนน (อันดับ 8) และปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ (Business Fundamentals) อยู่ที่ 5.96 คะแนน (อันดับ 13) อย่างไรก็ตาม อันดับด้านความพร้อมทางดิจิทัล (Digital Readiness) อยู่ที่ 5.94 คะแนนอยู่ในอันดับที่ 10 ทั้งนี้ ประเทศเวียดนามมีคะแนน AEMLI อยู่ที่ 5.44 คะแนน อยู่ในอันดับที่ 11 ลดลง 1 อันดับจากปีก่อนหน้า โดยมีคะแนนด้านโอกาสภายในประเทศ (Domestic Opportunities) อยู่ที่ 5.03 คะแนน สูงกว่าประเทศไทย ขณะที่มีคะแนนด้านโอกาสทางโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Opportunities) 5.69 คะแนน ปัจจัยพื้นฐานทางธุรกิจ (Business Fundamentals) 5.86 คะแนน และความพร้อมทางดิจิทัล (Digital Readiness) 5.50 คะแนน

ภาพที่ 22 ดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์



ที่มา www.agility.com

อย่างไรก็ดี ธุรกิจโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ยังคงต้องเผชิญกับสภาวะความไม่แน่นอนเชิงโครงสร้าง (Structural Uncertainty) เนื่องจากความผันผวนทางภูมิรัฐศาสตร์และมาตรการกีดกันทางการค้าที่เข้มงวดขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องเร่งปรับโครงสร้างโซ่อุปทานผ่านกลยุทธ์การกระจายฐานการผลิต (Diversification) เพื่อเสริมสร้างความยืดหยุ่น (Resilience) และลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาฐานการผลิตเพียงแห่งเดียว ดังนั้น จึงต้องให้ความสำคัญกับการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลให้มีความพร้อมและครอบคลุม (Weak digital infrastructure) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางดิจิทัล เนื่องจากได้รับการประเมินว่าเป็นภัยคุกคามที่สำคัญที่สุดต่อความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) เข้ามามีบทบาทสำคัญในการดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะในด้านการจัดการขนส่งและการคาดการณ์อุปสงค์ (Forecasting) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุนและรองรับการเปลี่ยนแปลงของตลาดในอนาคต

2. ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ประจำปี 2569 (IMD 2026)

ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยประจำปี 2569 โดย World Competitiveness Center ของ International Institute for Management Development (IMD) ซึ่งครอบคลุม 70 เขตเศรษฐกิจ (จากเดิม 69 เขตเศรษฐกิจ) เนื่องจากการเข้าร่วมของเวียดนามเป็นปีแรก โดยการประเมินขีดความสามารถใน 4 มิติ ได้แก่ สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) และโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

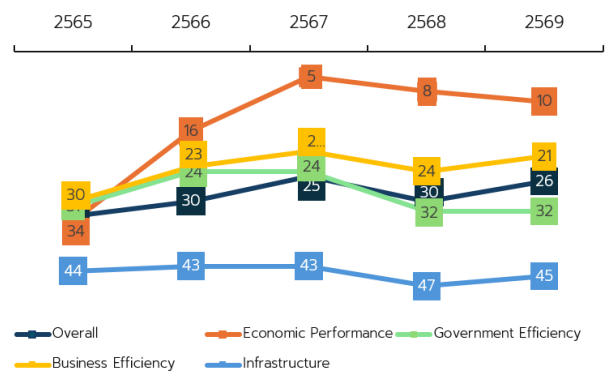
ภาพที่ 24 ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ปี 2569



ที่มา IMD World Competitiveness Yearbook 2026

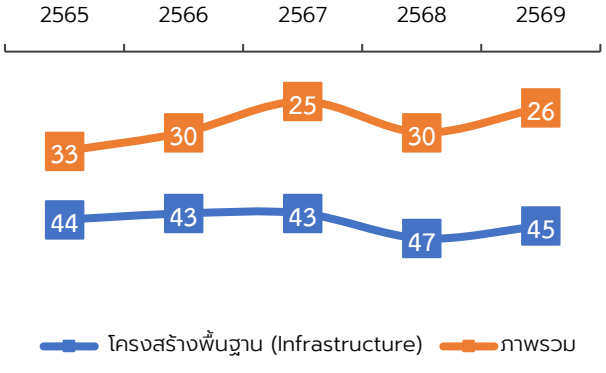
สำหรับประเทศไทย ในปี 2569 พบว่า อยู่ในอันดับที่ 26 ปรับตัวดีขึ้นจากอันดับที่ 30 ในปี 2568 โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักที่มีอันดับปรับตัวดีขึ้น ได้แก่ มิติประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) ที่ปรับตัวดีขึ้น 3 อันดับ มาอยู่ในอันดับที่ 21 **มิติโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่มีผลการประเมินอยู่ในอันดับ 45** จากเดิมอันดับ 47 ในปี 2568 โดยเฉพาะ**ปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ที่มีอันดับดีขึ้น 5 อันดับ** โดยในปี 2569 อยู่ในอันดับที่ 20 เป็นผลมาจากการพัฒนาของท่าเรือ การพัฒนาโครงข่ายถนนและระบบโทรคมนาคม ตลอดจนการขยายโครงข่ายรถไฟผ่านโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟสายใหม่ อย่างไรก็ดี ปัจจัยย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี (Technological Infrastructure) ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 39 จากเดิมอันดับที่ 32 ในปี 2568 ซึ่งสะท้อนถึงข้อจำกัดด้านทักษะแรงงาน การลงทุนด้านเทคโนโลยีขั้นสูง โดยเฉพาะเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) และความพร้อมของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ภาพที่ 25 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย



ที่มา IMD World Competitiveness Yearbook 2026

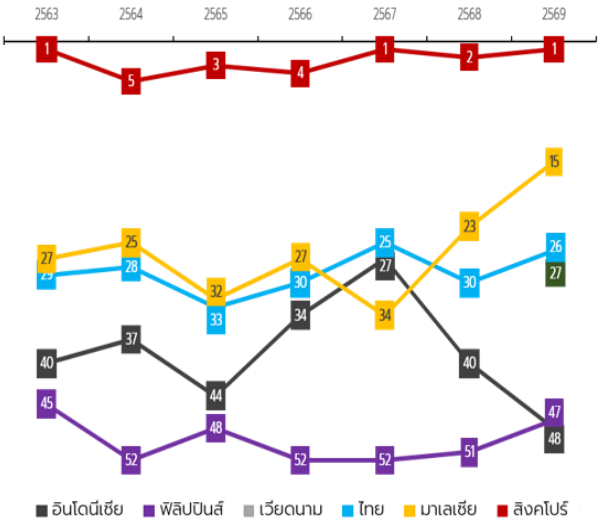
ภาพที่ 26 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมและด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี 2564 - 2569



ที่มา IMD World Competitiveness Yearbook 2026

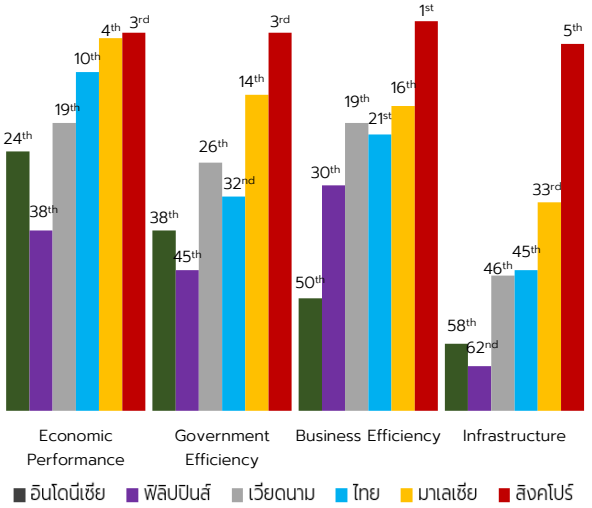
ทั้งนี้ หากพิจารณาผลการจัดอันดับในภูมิภาคอาเซียน สิงคโปร์และมาเลเซียอยู่ในอันดับ 1 และ 2 ตามลำดับ ขณะที่ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 3 ของอาเซียน และเวียดนามอยู่ในอันดับ 4 โดยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเวียดนามซึ่งเข้าร่วมการจัดอันดับเป็นครั้งแรกและอยู่ในอันดับที่ 27 ของโลก พบว่า ประเทศไทยมีจุดแข็งด้านเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ การลงทุน และโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งสะท้อนจากอันดับปัจจัยหลักด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) (อันดับ 10) และปัจจัยหลักด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (อันดับ 45) ที่ดีกว่าเวียดนาม (อันดับ 19 และ 46 ตามลำดับ) ขณะที่เวียดนามมีจุดแข็งด้านทัศนคติและคุณภาพแรงงาน ตลอดจนพลวัตทางเศรษฐกิจและความยืดหยุ่นในการดำเนินนโยบาย สะท้อนจากอันดับปัจจัยหลักด้านประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency) (อันดับ 26) และปัจจัยหลักด้านประสิทธิภาพภาคธุรกิจ (Business Efficiency) (อันดับ 19) ดีกว่าไทย (อันดับ 32 และ 21 ตามลำดับ) ดังนั้น เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะต่อไป จึงจำเป็นต้องเพิ่มผลิตภาพแรงงาน พัฒนาทักษะและศักยภาพกำลังคน ยกระดับคุณภาพการศึกษา ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสของภาครัฐ

ภาพที่ 27 เปรียบเทียบอันดับความสามารถในการแข่งขัน IMD ของประเทศสมาชิกอาเซียน ในช่วงปี 2563-2569



ที่มา IMD World Competitiveness Yearbook 2026

ภาพที่ 28 เปรียบเทียบอันดับความสามารถในการแข่งขัน IMD ของประเทศสมาชิกอาเซียน ในแต่ละด้านของปี 2569



ที่มา IMD World Competitiveness Yearbook 2026



3. การจัดอันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ปี 2025 (Logistics Performance Indicators: LPI 2.0)



WORLD BANK GROUP

ธนาคารโลก (World Bank) ได้เผยแพร่รายงาน Connecting to Compete 2025: Trade Logistics in the Global Economy โดยปรับปรุงดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Logistics Performance Index: LPI) เป็น Logistics Performance Indicators (LPI 2.0) ซึ่งเป็นการปรับปรุงวิธีการประเมินครั้งสำคัญในรอบ 15 ปีนับตั้งแต่เริ่มจัดทำดัชนีดังกล่าว

3.1 แนวคิดการประเมิน

LPI 2.0 ได้ปรับเปลี่ยนแนวทางการจัดทำตัวชี้วัดจากเดิมที่อาศัยผลสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ ผ่านการให้คะแนนความพึงพอใจในระดับ 1–5 คะแนน ซึ่งอาจได้รับอิทธิพลจากความแตกต่างด้านการรับรู้ ประสบการณ์ และมุมมองของผู้ตอบแบบสอบถาม ***เป็นการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์จากการติดตามเส้นทางการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี*** ทำให้ผลการประเมิน LPI 2.0 จะสะท้อนผลการดำเนินงานของกระบวนการขนส่งและปัจจัยที่มีผลต่อระยะเวลาการเคลื่อนย้ายสินค้า และสามารถวิเคราะห์ประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่ง ตลอดจนระบุข้อจำกัดและคอขวดของขั้นตอนการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างเป็นระบบ ***ทำให้การเปรียบเทียบระหว่างประเทศสามารถพิจารณาจากข้อมูลผลการดำเนินงานในเชิงประจักษ์ของตัวชี้วัดแต่ละด้านโดยตรง*** และสามารถนำผลไปใช้วิเคราะห์จุดแข็ง ข้อจำกัด และประเด็นที่ควรปรับปรุงของระบบโลจิสติกส์ได้อย่างละเอียดมากขึ้น

ภาพที่ 29 การเปรียบเทียบ LPI รูปแบบเดิม กับ LPI 2.0

LPI รูปแบบเดิม (Survey-based)		LPI 2.0 (Data-driven)
แบบสำรวจความเห็นของผู้ประกอบการ (Survey-based)	การเปลี่ยนแปลงหลัก	ข้อมูลการติดตามสินค้าจริงรายชิ้น (Shipment-level Tracking)
ความรู้สึกและการรับรู้ (Perceptions)	มิติการวัดผล	ผลลัพธ์เชิงประจักษ์ (Observed outcomes) เช่น ระยะเวลาจริง ความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือ
มีอคติจากการรับรู้ และผันผวนตามรอบการสำรวจรายปี	ความแม่นยำและเที่ยงตรง	ใช้ Big Data จากพันธมิตรระดับโลก (MDS, MarineTraffic, IATA, UPU) สะท้อนสมรรถนะเชิงโครงสร้างตลอดทั้งปี

ที่มา Logistics Performance Indicators 2.0 Report 2025 ประมวลผลโดย กลจ.

1) แหล่งข้อมูลที่ใช้ในการประเมิน

การประเมิน LPI 2.0 ของธนาคารโลกอาศัยการวิเคราะห์ฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) จากการขนส่ง 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ การขนส่งทางเรือ การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางไปรษณีย์ ซึ่งครอบคลุมมูลค่าการค้าโลกมากกว่าร้อยละ 80 และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างต้นทางและปลายทางได้อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม LPI 2.0 ยังไม่ครอบคลุมการขนส่งภายในประเทศ เนื่องจากการติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้าของแต่ละประเทศยังมีข้อจำกัดด้านความพร้อม ความสอดคล้อง และความครอบคลุมของข้อมูล รวมทั้งยังไม่มีมาตรฐานข้อมูลที่สามารถเปรียบเทียบระหว่างประเทศได้ในระดับเดียวกับการขนส่งทางเรือ ทางอากาศ และทางไปรษณีย์

(1) การขนส่งทางเรือ (Maritime) ใช้ข้อมูลจากพันธมิตรหลัก 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) บริษัท MDS Transmodal ที่ปรึกษาด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง และโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยใช้ฐานข้อมูล Containership Databank สำหรับพิจารณาตัวชี้วัดด้านการเชื่อมต่อทางทะเล (Maritime Connectivity) ซึ่งสะท้อนความถี่ของการให้บริการและการเชื่อมโยงเครือข่ายเดินเรือระหว่างประเทศ (2) แพลตฟอร์ม Marine Traffic สำหรับติดตามตำแหน่งเรือเดินสมุทรทั่วโลกแบบเรียลไทม์ โดยใช้ข้อมูลจากระบบ Automatic Identification System (AIS) เพื่อประเมินระยะเวลาเรียกเรือปฏิบัติงานในท่า (Port Turnaround Time) จากข้อมูลเวลาเข้า–ออกของเรือในพื้นที่ท่าเรือ และ (3) สายเดินเรือชั้นนำระดับโลก โดยใช้ข้อมูลการติดตามตู้สินค้า เพื่อประเมินระยะเวลาค้างของตู้สินค้าในท่าเรือ (Container Dwell Time) และระยะเวลาขนส่งรวมตลอดเส้นทาง (End-to-End Transit Time) ทั้งนี้ ธนาคารโลกไม่เปิดเผยชื่อสายเดินเรือดังกล่าว เนื่องจากอยู่ภายใต้ข้อตกลงด้านความลับทางธุรกิจ

(2) การขนส่งทางอากาศ ใช้ข้อมูลจาก Cargo iQ ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

(3) การขนส่งทางไปรษณีย์ ใช้ข้อมูลจากสหภาพสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Union: UPU) เพื่อประเมินระยะเวลาการขนส่ง ความตรงต่อเวลา และประสิทธิภาพการดำเนินงานของเครือข่ายโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

การบูรณาการข้อมูลจากหลายแหล่งดังกล่าวทำให้ LPI 2.0 สามารถสะท้อนด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของแต่ละประเทศจากข้อมูลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง (Operational Data) และเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น

ภาพที่ 30 การบูรณาการข้อมูลเพื่อประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

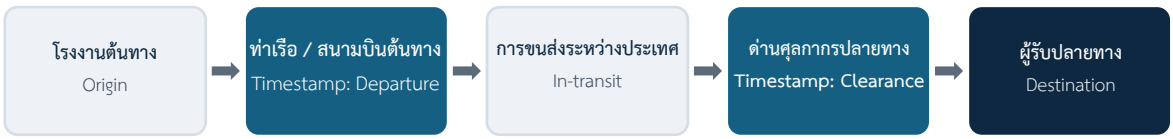


ที่มา Logistics Performance Indicators 2.0 Report 2025 ประมวลผลโดย กลจ.

2) วิธีการจัดทำ LPI 2.0 โดยใช้ข้อมูลการปฏิบัติงานที่เกิดขึ้นจริง

ซึ่งได้จากการติดตามการเคลื่อนย้ายของพัสดุและตู้สินค้าด้วยระบบดิจิทัลตลอดห่วงโซ่การขนส่งระหว่างประเทศ ประกอบด้วย (1) ข้อมูลบันทึกเวลาดิจิทัล (Timestamps) ซึ่งเป็นข้อมูลเวลาที่ถูกบันทึกโดยอัตโนมัติในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการขนส่ง เช่น เวลาเรือเทียบท่า เวลาเคลื่อนย้ายตู้สินค้าขึ้นฝั่ง และเวลาที่ตู้สินค้าผ่านพิธีการศุลกากรและออกจากท่าเรือ ทำให้สามารถวัดระยะเวลาที่สินค้าใช้ในแต่ละขั้นตอน (2) ข้อมูลเส้นทางการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทาง (Origin-to-Destination Data) ซึ่งครอบคลุมกระบวนการขนส่งตลอดทั้งเส้นทาง ตั้งแต่การส่งสินค้าออกจากประเทศต้นทาง การขนส่งระหว่างประเทศ จนถึงการส่งมอบสินค้าในประเทศปลายทาง ทำให้สามารถระบุได้ว่าความล่าช้าเกิดขึ้นในช่วงใดของห่วงโซ่อุปทาน และ (3) การวัดประสิทธิภาพ ณ จุดยุทธศาสตร์ (Strategic Nodes) ซึ่งให้ความสำคัญกับช่วงเวลาที่สินค้าหยุดพักหรือรอการดำเนินการ เช่น ท่าเรือ สนามบิน และด่านพรมแดน อันเป็นจุดที่มักก่อให้เกิดความล่าช้าในระบบโลจิสติกส์มากกว่าช่วงที่สินค้าอยู่ระหว่างการเคลื่อนย้าย (In-transit Time)

ภาพที่ 31 การเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศและจุดบันทึกเวลา



ที่มา Logistics Performance Indicators 2.0 Report 2025 ประมวลผลโดย กลจ.

3.2 โครงสร้างตัวชี้วัด





โครงสร้างของ LPI 2.0 แบ่งการประเมินออกเป็น **ตัวชี้วัดหลัก (Core Indicators)** ซึ่งประกอบด้วย 2 มิติหลัก ได้แก่ (1) ความสามารถในการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้าโลก (Connectivity) ซึ่งสะท้อนระดับการเข้าถึงเครือข่ายการขนส่งและจำนวนประเทศคู่ค้าที่สามารถเชื่อมโยงได้โดยตรง และ (2) ประสิทธิภาพด้านเวลาในการขนส่งสินค้า (Time Performance) ซึ่งสะท้อนระยะเวลาที่สินค้าใช้ ณ ท่าเรือ สนามบิน และไปรษณีย์ระหว่างประเทศ รวม 6 ตัวชี้วัด ขณะที่ **ตัวชี้วัดเสริม (Supplementary Indicators)** ใช้เพื่อประเมินรายละเอียดเชิงลึกของกระบวนการขนส่งทางทะเล โดยแบ่งเป็น ประเทศที่มีทางออกสู่ทะเล ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล และระบบไปรษณีย์ระหว่างประเทศ ขณะที่การขนส่งทางอากาศจากข้อมูล Cargo iQ สามารถติดตามกระบวนการได้ละเอียดและมีมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก ส่งผลให้ตัวชี้วัดหลักด้านการขนส่งทางอากาศสามารถสะท้อนในประเด็นการเชื่อมโยงเครือข่ายการค้าโลกและประสิทธิภาพด้านเวลาได้อย่างชัดเจน

1) ตัวชี้วัดหลัก (Core Indicators)

ประกอบด้วย 6 ตัวชี้วัด โดยแบ่งเป็น 3 รูปแบบการขนส่ง ได้แก่ ทางเรือ ทางอากาศ และไปรษณีย์ แต่ละรูปแบบประกอบด้วยตัวชี้วัด **(1) ความสามารถในการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้าโลก (Connectivity)** วัดเป็น**จำนวนประเทศคู่ค้า** ที่มีเส้นทางขนส่งเชื่อมต่อโดยตรงกับประเทศที่ประเมิน และรายงานผลโดยใช้**ค่าเฉลี่ย**ของจำนวนประเทศคู่ค้าในรอบปี และ **(2) ประสิทธิภาพด้านเวลาในการขนส่งสินค้า (Time Performance)** วัดเป็น**จำนวนวัน** จากข้อมูลบันทึกเวลาดิจิทัล (Timestamps) ของการติดตามสินค้า และรายงานผลโดยใช้**ค่ามัธยฐาน (Median)** เพื่อลดผลกระทบจากข้อมูลที่ล่าช้าผิดปกติ (Outliers)

ภาพที่ 32 องค์ประกอบของตัวชี้วัดหลัก (Core Indicators) ของ LPI 2.0

รูปแบบการขนส่ง หน่วยวัด / วิธีวัด / ค่าสถิติ	**ด้านความสามารถในการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้าโลก (Connectivity)** หน่วยวัด: จำนวนประเทศคู่ค้า (Direct connection เช่น Liner services / เที่ยวบินขนส่งตรง) • ค่าสถิติ: ค่าเฉลี่ย (Average) รายปี	**ด้านประสิทธิภาพด้านเวลาในการขนส่งสินค้า (Time Performance)** หน่วยวัด: วัน จาก Timestamps การติดตามสินค้า • ค่าสถิติ: ค่ามัธยฐาน (Median) เพื่อลดผลจากค่าผิดปกติ (Outliers)
ทางเรือ **(Maritime)**	Number of Maritime Partner Economies วัดจำนวนประเทศหรือเขตเศรษฐกิจที่มีเส้นทางเดินเรือสินค้าติดต่อโดยตรงกับประเทศที่ประเมิน โดยอาศัยฐานข้อมูล Containership Databank ของ MDS Transmodal ซึ่งจำนวนการเชื่อมโยงเครือข่ายการค้าสะท้อนเครือข่ายเดินเรือที่เชื่อมโยงตลาดโลกได้โดยตรงมากขึ้น	Container Import Dwell Time วัดระยะเวลาที่ตู้สินค้านำเข้าใช้ตั้งแต่เรือเทียบท่าจนตู้ออกจากท่าเรือ คำนวณจาก Timestamps ในระบบติดตามตู้สินค้าของสายเดินเรือ ระยะเวลาที่สั้นกว่าสะท้อนประสิทธิภาพของท่าเรือ พิธีการศุลกากร และการปล่อยสินค้า
ทางอากาศ **(Aviation)**	Number of Aviation Partner Economies วัดจำนวนประเทศหรือเขตเศรษฐกิจที่มีเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศเชื่อมต่อโดยตรงกับประเทศที่ประเมิน โดยใช้ข้อมูลจาก Cargo iQ ภายใต้ IATA ซึ่งรวบรวมข้อมูลการปฏิบัติงานของสายการบินและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	Aviation Import Dwell Time วัดระยะเวลาที่สินค้านำเข้าใช้ตั้งแต่เครื่องบินลงจอดจนสินค้า ปล่อยออกจากสนามบิน คำนวณจากเวลาการขนถ่าย การจัดเก็บ และการผ่านพิธีการศุลกากร ระยะเวลาที่สั้นกว่าสะท้อนประสิทธิภาพของสนามบินและระบบคลังสินค้า
ไปรษณีย์ **(Postal B2B)**	Number of B2B Postal Partner Economies วัดจำนวนประเทศที่มีการเชื่อมโยงบริการไปรษณีย์ธุรกิจต่อธุรกิจ (B2B) กับประเทศที่ประเมิน โดยใช้ข้อมูลเครือข่ายไปรษณีย์ระหว่างประเทศของ Universal Postal Union (UPU)	B2B Postal Delivery Time วัดระยะเวลาจัดส่งพัสดุหรือเอกสารธุรกิจระหว่างประเทศ ตั้งแต่ประเทศต้นทางจนถึงผู้รับในประเทศปลายทาง คำนวณจากข้อมูลการติดตามพัสดุของเครือข่ายไปรษณีย์ระหว่างประเทศ โดยวัดตั้งแต่พัสดุถึงที่ทำการแลกเปลี่ยนจนถึงการส่งมอบครั้งแรก

หมายเหตุ: เหตุผลที่ LPI 2.0 เลือกเน้นตัวชี้วัด**การส่งสินค้านำเข้า (Import)** เป็นหลัก เนื่องจากรายงานพบว่ากระบวนการศุลกากรและการจัดการสินค้าขาเข้ามีความซับซ้อนและมีความผันแปรของระยะเวลา (Dispersion) สูงกว่าขาออกถึง**ร้อยละ 36** จึงเป็นจุดที่สะท้อนจุดคอขวดของแต่ละประเทศได้ดีที่สุด

ที่มา Logistics Performance Indicators 2.0 Report 2025 ประมวลผลโดย กลจ.

2) ตัวชี้วัดเสริม (Supplementary Indicators)

ประกอบด้วย 15 ตัวชี้วัด เพื่อวิเคราะห์กระบวนการโลจิสติกส์ที่ตัวชี้วัดหลักไม่สามารถสะท้อนได้ครบถ้วน โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ประเทศที่มีทางออกสู่ทะเล (Coastal Countries) จำนวน 9 ตัวชี้วัด ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked Developing Countries: LLDCs) จำนวน 4 ตัวชี้วัด และไปรษณีย์แบบธุรกิจถึงผู้บริโภค (Postal: B2C) จำนวน 2 ตัวชี้วัด





ภาพที่ 33 องค์ประกอบของตัวชี้วัดเสริม (Supplementary Indicators) ของ LPI 2.0

กลุ่มตัวชี้วัด	จำนวน	รายละเอียดตัวชี้วัด
ประเทศที่มีทางออกสู่ทะเล (Coastal Countries)	9	1. จำนวนบริการเดินเรือที่เข้าเทียบท่าในประเทศ (Number of Services) (จำนวนค่าเฉลี่ยทั้งปี) 2. จำนวนพันธมิตรสายเรือ (Number of Alliances) (จำนวนค่าเฉลี่ยทั้งปี) 3. จำนวนการถ่ายลำ (Number of Transshipments) (จำนวนค่าเฉลี่ยทั้งปี) 4. ระยะเวลาการพักสินค้าส่งออกที่ท่าเรือ (Container Export Dwell Time) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) วัดระยะเวลาที่ตู้สินค้าส่งออกค้างอยู่ภายในท่าเรือก่อนบรรทุกขึ้นเรือ 5. ระยะเวลาที่เรือใช้ปฏิบัติงานในท่าเรือ (Turnaround Time at Ports) (วันโดยใช้ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามขนาดระวางบรรทุก) วัดระยะเวลาที่เรือใช้ในการปฏิบัติงานภายในท่าเรือ 6. ระยะเวลาที่ใช้ในการถ่ายลำสินค้า (Time Spent in Transshipment) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) ระยะเวลาที่สินค้าต้องถ่ายลำผ่านท่าเรือศูนย์กลาง (Hub Ports) 7. ระยะเวลารวมตลอดกระบวนการนำเข้าสินค้า (Lead time to import from port of origin to destination economy) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) วัดระยะเวลาการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือต้นทางในต่างประเทศจนถึงท่าเรือปลายทาง 8. ระยะเวลาเริ่มต้นกระบวนการส่งออก (Export Supply Chain Initiation) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) วัดระยะเวลาในช่วงกิโลเมตรแรกของการขนส่ง ระหว่างโรงงาน คลังสินค้า และท่าเรือ 9. ระยะเวลาสิ้นสุดกระบวนการนำเข้า (Import Supply Chain Termination) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) วัดระยะเวลาในช่วงกิโลเมตรสุดท้ายของการขนส่ง ระหว่างโรงงาน คลังสินค้า และท่าเรือ
ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked Developing Countries: LLDCs)	4	1. ระยะเวลาการพักสินค้าผ่านแดน ณ ท่าเรือประเทศชายฝั่ง (Dwell time at port of arrival for container destined for LLDC) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) 2. ระยะเวลาการขนส่งผ่านระเบียงเศรษฐกิจ (Corridor lead time from port exit to destination (LLDC)) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) 3. ระยะเวลาการพักสินค้า ณ จุดตรวจปล่อยสินค้าปลายทาง (Dwell time at destination (LLDC)) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน) 4. ระยะเวลาการพักสินค้า ณ ประเทศชายฝั่ง (Reference dwell time at port of arrival (LLDC)) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน)
ไปรษณีย์ (Postal: B2C)	2	1. จำนวนคู่ค้าที่เชื่อมโยงบริการไปรษณีย์แบบ B2C (Number of B2C postal partner economies) (จำนวนค่าเฉลี่ยทั้งปี) 2. ระยะเวลาการจัดส่งพัสดุระหว่างประเทศแบบ B2C (B2C Postal Delivery Time) (วันโดยใช้ค่ามัธยฐาน)

ที่มา Logistics Performance Indicators 2.0 Report 2025 ประมวลผลโดย กลจ.

3.3 ภาพรวมผลการประเมิน LPI 2.0 ในปี 2025

การประเมิน LPI 2.0 ใช้ข้อมูลการติดตามการปฏิบัติงานจริง (Operational Data) ในช่วงปี 2023-2024 (พ.ศ. 2566–2567) ครอบคลุมเขตเศรษฐกิจทั่วโลก 187 แห่ง ซึ่งมีข้อมูลสมบูรณ์ทั้งสองปี และใช้เป็นฐานในการคำนวณค่าเฉลี่ยรายภูมิภาคและรายกลุ่มรายได้ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างประเทศได้อย่างสอดคล้องกัน โดยผลการประเมินสะท้อนว่าประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงจะให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กับการยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างประเทศ ส่งผลให้หลายประเทศกำลังพัฒนา อาทิ มาเลเซีย โมร็อกโก และศรีลังกา สามารถยกระดับบทบาทสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคได้อย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ภูมิภาคยุโรป เอเชียกลาง และอเมริกาเหนือยังคงมีผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์สูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลก ส่วนภูมิภาคแอฟริกาตอนใต้ของทะเลทรายซาฮาราลาตินอเมริกา และแคริบเบียนยังมีข้อจำกัดด้านความเชื่อมโยงและประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์

นอกจากนี้ รายงานยังชี้ให้เห็นว่า ความล่าช้าในห่วงโซ่อุปทานส่วนใหญ่ไม่ได้เกิดจากการขนส่งระหว่างประเทศโดยตรง แต่เกิดจากกระบวนการก่อนและหลังการขนส่ง โดยเฉพาะการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การบริหารจัดการท่าเรือและการดำเนินงาน ณ จุดผ่านแดน ทั้งนี้ ตู้สินค้าประมาณครึ่งหนึ่งของโลกต้องผ่านการถ่ายลำอย่างน้อยหนึ่งครั้ง ทำให้ระยะเวลาขนส่งเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 18 วัน ขณะที่ระยะเวลาการนำเข้ามีความผันแปรสูงกว่าการส่งออกถึงร้อยละ 36 สะท้อนว่า การยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสำคัญในการลดต้นทุนทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมาตรการสำคัญที่สนับสนุนการยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ได้แก่ การเปิดเสรีตลาดบริการขนส่ง การลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจและโครงข่ายการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Corridors) และการนำระบบดิจิทัลมาใช้ในการบริหารจัดการชายแดนและพิธีการศุลกากร เพื่อลดต้นทุนความล่าช้า และระยะเวลาการเคลื่อนย้ายสินค้า

3.4 ผลการประเมิน LPI 2.0 ของประเทศไทยในปี 2025

สำหรับประเทศไทยในปี 2025 (พ.ศ. 2568) เมื่อเปรียบเทียบผลการประเมินตัวชี้วัดหลัก (Core Indicators) ของ LPI 2.0 กับประเทศอาเซียนในกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม และอินโดนีเซีย พบว่าไทยมีจุดเด่นด้านระยะเวลาการให้บริการ (Time Performance) โดยระยะเวลาจัดส่ง B2B ทางไปรษณีย์อยู่ที่ 2.2 วัน เป็นอันดับ 2 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ที่ 1.5 วัน ขณะที่ระยะเวลานำเข้าสินค้าทางทะเลอยู่ที่ 4.0 วัน เป็นอันดับ 3 รองจากสิงคโปร์ที่ 2.1 วัน และอินโดนีเซียที่ 3.1 วัน ส่วนระยะเวลานำเข้าสินค้าทางอากาศอยู่ที่ 1.9 วัน เป็นอันดับ 3 รองจากสิงคโปร์ที่ 0.3 วัน และมาเลเซียที่ 0.9 วัน สะท้อนว่าไทยมีผลการดำเนินงานด้านระยะเวลาการให้บริการในระดับค่อนข้างดีเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอาเซียนในกลุ่มตัวอย่าง โดยเฉพาะบริการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ

ด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) ไทยมีจำนวนประเทศคู่ค้าทางอากาศเฉลี่ย 122.5 ประเทศ เป็นอันดับ 2 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์ที่ 138.5 ประเทศ ขณะที่จำนวนประเทศคู่ค้าทางทะเลอยู่ที่ 38 ประเทศ เป็นอันดับ 3 ร่วมกับมาเลเซีย รองจากสิงคโปร์ที่ 83 ประเทศ และเวียดนามที่ 48 ประเทศ ส่วนจำนวนประเทศคู่ค้า B2B ทางไปรษณีย์อยู่ที่ 101.5 ประเทศ เป็นอันดับ 3 รองจากสิงคโปร์ที่ 127.5 ประเทศ และมาเลเซียที่ 110.5 ประเทศ สะท้อนให้เห็นว่าไทยมีความเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าในระดับปานกลางเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มตัวอย่างรวม 5 ประเทศในอาเซียน

ในขณะเดียวกัน ไทยมีจุดเด่นด้านระยะเวลาจัดส่ง B2B ทางไปรษณีย์ โดยใช้เวลาเฉลี่ย 2.2 วัน เป็นอันดับ 2 จาก 5 ประเทศ รองจากสิงคโปร์ที่ 1.5 วัน สะท้อนว่าไทยมีศักยภาพด้านความรวดเร็วของการให้บริการ โดยเฉพาะระบบไปรษณีย์ระหว่างประเทศ ขณะที่ประเด็นที่ยังสามารถพัฒนาได้คือ การขยายความครอบคลุมของเครือข่ายคู่ค้าและบริการระหว่างประเทศ โดยเฉพาะทางอากาศและทางไปรษณีย์

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบตัวชี้วัดหลัก (Core Indicators) ของ LPI 2.0
ระหว่างประเทศไทย ประเทศในภูมิภาค และประเทศกลุ่มผู้นำด้านโลจิสติกส์ของโลก
(อ้างอิงประเทศ Top 5 ของ LPI 2023)

ประเทศ/เขตเศรษฐกิจ	ทางเรือ		ทางอากาศ		ไปรษณีย์	
	Number of maritime partner economies (คู่ค้าเฉลี่ย)	Container Import Dwell Time (ค่าวันมัธยฐาน)	Number of aviation partner economies (คู่ค้าเฉลี่ย)	Aviation Import Dwell Time (ค่าวันมัธยฐาน)	Number of B2B postal partner economies (คู่ค้าเฉลี่ย)	B2B Postal Delivery Time (ค่าวันมัธยฐาน)
ไทย	38	4.0	122.5	1.9	101.5	2.2
สิงคโปร์	83	2.1	138.5	0.3	127.5	1.5
มาเลเซีย	38	5.5	116.5	0.9	110.5	4.7
เวียดนาม	48	6.2	108.0	2.4	83.0	6.4
อินโดนีเซีย	28	3.1	107.0	2.2	98.5	10.7

ที่มา Logistics Performance Indicators 2.0 Report 2025 ประมวลผลโดย กลจ.

เมื่อพิจารณาตัวชี้วัดเสริม (Supplementary Indicators) ซึ่งใช้ประกอบการอธิบายรายละเอียดด้านความเชื่อมโยงและโครงสร้างของเครือข่ายบริการ พบว่า ไทยมีจำนวนบริการเดินเรือที่เข้าเทียบท่าในประเทศ (Number of Services) เฉลี่ย 98.0 บริการ ต่ำกว่าทุกประเทศกลุ่มตัวอย่างในอาเซียน (สิงคโปร์ 241.0 บริการ มาเลเซีย 207.5 บริการ เวียดนาม 187.2 บริการ และอินโดนีเซีย 128.0 บริการ) สะท้อนว่าเครือข่ายการเชื่อมโยงทางทะเลและเครือข่ายบริการของไทยยังมีจำนวนที่น้อยกว่าประเทศที่มีบทบาทเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค นอกจากนี้ ไทยมีจำนวนพันธมิตรสายเรือ (Number of Alliances) เฉลี่ย 3.2 ราย ใกล้เคียงกับเวียดนามที่ 3.2 ราย และสูงกว่ามาเลเซียที่ 3.0 ราย แต่ยังต่ำกว่าสิงคโปร์ที่ 4.0 ราย

สำหรับการเชื่อมโยงบริการไปรษณีย์และ e-Commerce ไทยมีจำนวนคู่ค้าที่เชื่อมโยงบริการไปรษณีย์แบบ B2C (Number of B2C postal partner economies) เฉลี่ย 102.0 ราย ต่ำกว่าสิงคโปร์ 139.5 ราย มาเลเซีย 119.5 ราย แต่สูงกว่าเวียดนาม 86.5 ราย และอินโดนีเซีย 92.0 ราย สะท้อนว่าไทยมีประสิทธิภาพด้านระยะเวลาการให้บริการไปรษณีย์ระหว่างประเทศในระดับค่อนข้างดี แต่ยังควรเพิ่มจำนวนและความครอบคลุมของเครือข่ายพันธมิตร โดยเฉพาะการเชื่อมโยงเครือข่ายการให้บริการรองรับการค้าแบบ B2C และ e-Commerce ระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งในรูปแบบดังกล่าวมีโครงข่ายที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น สอดคล้องกับทิศทางการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce และแพลตฟอร์มออนไลน์

ตารางที่ 5 การเปรียบเทียบตัวชี้วัดเสริม (Supplementary Indicators)
ของ LPI 2.0 ที่อธิบายจุดอ่อนของไทยด้านการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศของไทย

ประเทศ/เขตเศรษฐกิจ	ประเทศที่มีทางออกสู่ทะเล		ไปรษณีย์
	Number of Services (จำนวนค่าเฉลี่ยทั้งปี)	Number of Alliances (จำนวนค่าเฉลี่ยทั้งปี)	Number of B2C postal partner economies (จำนวนค่าเฉลี่ยทั้งปี)
ไทย	98.0	3.2	102.0
สิงคโปร์	241.0	4.0	139.5
มาเลเซีย	207.5	3.0	119.5
เวียดนาม	187.2	3.2	86.5
อินโดนีเซีย	128.0	1.0	92.0

ที่มา Logistics Performance Indicators 2.0 Report 2025 ประมวลผลโดย กลจ.

เมื่อพิจารณาผลการประเมินทั้ง Core และ Supplementary Indicators ร่วมกัน พบว่า จุดแข็งของไทยอยู่ที่ประสิทธิภาพด้านระยะเวลาการให้บริการ ขณะที่ความครอบคลุมและความถี่ของเครือข่ายบริการ รวมถึงจำนวนพันธมิตรระหว่างประเทศยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย นอกจากนี้ เมื่อนำผลการประเมินความสามารถในการแข่งขันของ IMD มาพิจารณาร่วมด้วย จะเห็นได้ว่าผลการประเมินของ IMD สะท้อนถึงขีดความสามารถและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในภาพรวม ในขณะที่การประเมิน Logistics Performance Index (LPI 2.0) เป็นการพิจารณาในเชิงลึกถึงผลการดำเนินงานของระบบโลจิสติกส์ทั้งในมิติการเคลื่อนย้ายสินค้าจากการดำเนินการจริง ความสามารถในการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้าโลก และประสิทธิภาพด้านระยะเวลา จึงกล่าวได้ว่า ประเทศไทยมีการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่ในระดับที่ดีตามการประเมินของ IMD แต่ผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ตามการประเมินของ LPI 2.0 ยังจำเป็นต้องยกระดับกระบวนการโดยรวมอย่างต่อเนื่องและให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการค้าโลกเพื่อให้สามารถนำโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่มาใช้ประโยชน์และสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ดังนั้น การยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของไทยจึงควรรักษามาตรฐานของประสิทธิภาพของระยะเวลาการให้บริการควบคู่ไปกับการให้ความสำคัญกับการขยายความครอบคลุมของเครือข่ายบริการ เพิ่มทางเลือกของเส้นทางและพันธมิตร ตลอดจนพัฒนาการเชื่อมโยงกับตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะด้านการขนส่งทางอากาศและบริการไปรษณีย์ โดยการส่งเสริมให้เกิดการสร้างการตลาดและการจับคู่ธุรกิจกับเครือข่ายผู้ให้บริการรายใหม่ด้วยการใช้จุดเด่นของประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกและการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินงาน รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มความสามารถในการเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศ และรองรับการขยายตัวของการค้า e-Commerce ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในระยะต่อไป

LOGISTICS INSIGHT 4

รัสเซียเปิดแผน "ระเบียงขนส่งผ่านอาร์กติก" เลี่ยงการคว่ำบาตร



ปัจจุบันการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างเอเชีย-ยุโรป (Asia-Europe Route) จะใช้เส้นทางหลักผ่านคลองสุเอซ (ช่องแคบมะละกา-มหาสมุทรอินเดีย-ทะเลแดง-คลองสุเอซ – ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน) ซึ่งเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่มีปริมาณการเดินเรืออยู่ในระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ สามารถใช้เรือแม่ขนาดใหญ่ที่สุดในโลก (ขนาด 18,000-24,000 TEUs) ในการเดินเรือขนส่งสินค้าได้ และอีกหนึ่งเส้นทาง คือ อ้อมแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งจะใช้เวลาการขนส่งมากกว่าเนื่องจากต้องอ้อมทวีปแอฟริกาผ่านแหลมกู๊ดโฮปสู่มหาสมุทรแอตแลนติก แต่เป็นเส้นทางสำรองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความขัดแย้งในตะวันออกกลางได้ อย่างไรก็ดี **จีนและรัสเซียกำลังเร่งขยายความร่วมมือด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โดยผลักดันการใช้เส้นทางเดินเรืออาร์กติก (Northern Sea Route) เป็นทางเลือกใหม่ในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างเอเชียและยุโรป** เพื่อลดการพึ่งพาเส้นทางเดินเรือผ่านทะเลแดงและตะวันออกกลางที่ได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ความร่วมมือดังกล่าวครอบคลุมการพัฒนาท่าเรืออาร์กติก การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน และการออกแบบเรือคอนเทนเนอร์ชั้นอาร์กติกที่สามารถเดินเรือผ่านน้ำแข็งได้โดยไม่ต้องพึ่งเรือตัดน้ำแข็ง ทั้งนี้ เส้นทางเดินเรืออาร์กติกสามารถลดระยะเวลาการขนส่งระหว่างเอเชียและยุโรปได้ประมาณร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับเส้นทางดั้งเดิม (ผ่านคลองสุเอซ 45 วัน และอ้อมแหลมกู๊ดโฮป 60 วัน) ส่งผลให้เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ลดระยะเวลาขนส่งสินค้า และเสริมสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทานโลก อย่างไรก็ตาม การใช้เส้นทางดังกล่าวยังขึ้นอยู่กับข้อจำกัดด้านสภาพภูมิอากาศ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน และความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องได้รับการบริหารจัดการอย่างเหมาะสม

ที่มา IMCT NEWS และ https://russiaspivottoasia.com/funding-russias-transarctic-corridor/

04 ข้อเสนอเชิงนโยบาย

การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะต่อไปควรเร่งดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้





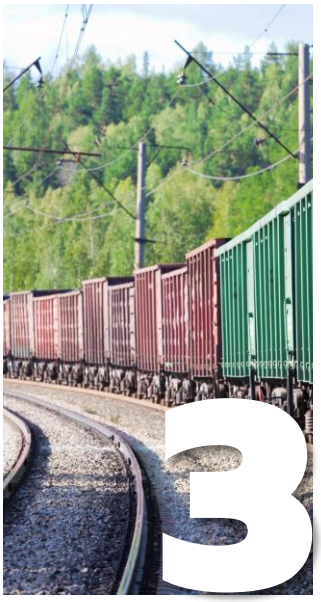
เร่งรัดการเชื่อมโยงและการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW)

เพื่อการนำเข้าและส่งออกที่เชื่อมโยงข้อมูลตลอดห่วงโซ่อุปทานแบบเรียลไทม์ โดยส่งเสริมการใช้หลักการ Single Submission เพื่อลดขั้นตอนทางด้านเอกสารของผู้ประกอบการ ควบคู่กับการประยุกต์ใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ในการบริหารความเสี่ยงและเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจปล่อยสินค้า รวมทั้งเร่งขยายการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ Port Community System (PCS) ระบบขนส่งทางราง และแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศ ตลอดจนผลักดันการยอมรับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศคู่ค้า เพื่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศแบบไร้เอกสารอย่างสมบูรณ์



ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประตูการค้าหลักและประตูการค้าที่มีศักยภาพ

โดยให้ความสำคัญกับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่หรือประตูการค้าที่มีแนวโน้มการค้าและกิจกรรมการขนส่งสินค้าสูงเป็นลำดับแรก พร้อมทั้งปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพอุปกรณ์สนับสนุนการตรวจสอบสินค้า อาทิ เครื่องเอกซเรย์แบบ Fast Scan และเครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุก ให้มีความทันสมัยและเพียงพอต่อปริมาณการใช้บริการ รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบอัตโนมัติในการตรวจสอบและบริหารจัดการเพื่อเพิ่มความรวดเร็ว ความถูกต้อง และความโปร่งใสของกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ตลอดจนช่วยลดระยะเวลาการรอคอยบริเวณด่านและประตูการค้า ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์และยกระดับประสิทธิภาพการค้าระหว่างประเทศ



พัฒนารูปแบบการบริหารจัดการและส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าไปสู่ระบบราง (Modal Shift)

ให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก (Backbone) ของประเทศ เชื่อมโยงกับโครงข่ายสนับสนุน (Feeder) และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ฐานการผลิตกับท่าเรือระหว่างประเทศและด่านชายแดนสำคัญ โดยส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ให้เชื่อมโยงกับระบบราง รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการบริหารจัดการและพัฒนาการให้บริการในกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางราง ตลอดจนเร่งกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสม ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. 2568 เพื่อจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนสู่ทางรางมากขึ้น



ส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics)

ควรมุ่งยกระดับการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพควบคู่กับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและพลังงานหมุนเวียนทั้งในด้านการขนส่งสินค้าและคลังสินค้า อาทิ การใช้รถพลังงานไฟฟ้า (EV) สำหรับการขนส่งสินค้าที่มีขนาดเล็กแบบถึงมือผู้บริโภค (Last-mile Delivery) และการพัฒนาคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนสู่ทางรางและทางน้ำมากขึ้น เนื่องจากสามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากต่อเที่ยว และมีอัตราการใช้พลังงานตลอดจนการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยวางแผนการเดินรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งลดการวิ่งรถเที่ยวเปล่า (Backhaul) พร้อมทั้งจัดทำระบบติดตามและประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเตรียมความพร้อมต่อมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมและการค้าระหว่างประเทศที่มีความเข้มงวดมากขึ้น

ตารางแนบ 1 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2568e

Appendix 1 Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2016-2025e

หน่วย: พันล้านบาท | Unit: Billion Baht

ต้นทุนโลจิสติกส์	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565r	2566r	2567p	2568e	Logistics Cost
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022r	2023r	2024p	2025e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	**1,078.3**	**1,049.5**	**1,104.6**	**1,113.7**	**1,039.4**	**1,139.1**	**1,215.1**	**1,221.4**	**1,257.1**	**1,250.9**	**Transportation Cost**
ทางท่อ	51.9	62.4	68.2	61.1	53.2	60.2	49.7	47.4	65.4	63.8	Pipeline
ทางราง	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	1.8	1.9	2.1	2.1	2.2	Rail
ทางถนน	631.0	559.0	567.6	564.5	517.8	518.6	521.8	558.1	525.5	518.4	Road
ทางน้ำ	224.3	233.2	243.0	238.6	233.6	275.3	318.8	285.5	305.7	298.7	Water
ทางอากาศ	39.7	42.4	46.1	42.5	13.8	14.1	32.5	35.5	42.5	42.0	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	103.9	113.7	126.0	147.3	152.6	169.9	184.6	192.1	204.0	212.1	Transport-Related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	25.4	36.7	51.8	57.7	66.5	99.1	105.9	100.6	111.9	113.6	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	**743.1**	**880.4**	**924.1**	**972.7**	**978.9**	**1,001.1**	**1,107.6**	**1,143.0**	**1,101.3**	**1,025.3**	**Inventory Holding Costs**
ต้นทุนการถือครองสินค้า	730.1	689.0	732.3	779.4	783.1	834.2	919.1	946.3	884.1	801.1	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	13.0	191.4	191.8	193.4	195.8	167.0	188.5	196.6	217.2	224.2	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	**182.1**	**155.2**	**163.1**	**167.8**	**162.3**	**172.1**	**186.7**	**190.1**	**189.6**	**183.0**	**Logistics Administration Cost**
มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม	**2,003.5**	**2,085.1**	**2,191.8**	**2,254.2**	**2,180.6**	**2,312.3**	**2,509.5**	**2,554.4**	**2,548.0**	**2,459.2**	**Total Logistics Cost**
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	**14,554.6**	**15,488.7**	**16,373.3**	**16,889.2**	**15,649.6**	**16,186.6**	**17,379.6**	**17,993.2**	**18,683.9**	**18,973.6**	**Gross Domestic Product (GDP)**

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP | Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565r	2566r	2567p	2568e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP	**7.4**	**6.7**	**6.8**	**6.6**	**6.6**	**7.0**	**7.0**	**6.8**	**6.7**	**6.6**	**Transportation Cost to GDP**
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	**5.1**	**5.7**	**5.6**	**5.8**	**6.3**	**6.2**	**6.4**	**6.4**	**5.9**	**5.4**	**Inventory Holding Cost to GDP**
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	**1.3**	**1.0**	**1.0**	**1.0**	**1.0**	**1.1**	**1.1**	**1.1**	**1.0**	**1.0**	**Logistics Administration Cost to GDP**
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	**13.8**	**13.4**	**13.4**	**13.4**	**13.9**	**14.3**	**14.4**	**14.2**	**13.6**	**13.0**	**Logistics Costs to GDP**

ที่มา สศช. | Source: NESDC

หมายเหตุ r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง
p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น
e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2562 สศช.

ตารางแนบ 2 ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2568e

Appendix 2 Transportation Cost to GDP by Components from 2016-2025e

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP

Unit: Percent to GDP

ต้นทุนโลจิสติกส์	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565r	2566r	2567p	2568e	Logistics Cost
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022r	2023r	2024p	2025e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	**7.4**	**6.7**	**6.8**	**6.6**	**6.6**	**7.0**	**7.0**	**6.8**	**6.7**	**6.6**	**Transportation Cost**
ทางท่อ	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	Pipeline
ทางราง	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	Rail
ทางถนน	4.3	3.6	3.5	3.3	3.3	3.2	3.0	3.1	2.8	2.7	Road
ทางน้ำ	1.5	1.5	1.5	1.4	1.5	1.7	1.8	1.6	1.6	1.6	Water
ทางอากาศ	0.3	0.3	0.3	0.3	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	Parcel Services

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2562 สศช.

ตารางแนบ 3 แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2568e

Appendix 3 Trends of Logistics Costs Growth and GDP between 2016-2025e

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

ต้นทุนโลจิสติกส์	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565r	2566r	2567p	2568e	Logistics Cost
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022r	2023r	2024p	2025e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	**6.1**	**-2.7**	**5.3**	**0.8**	**-7.3**	**10.3**	**6.7**	**0.5**	**2.9**	**-0.5**	**Transportation Cost**
ทางท่อ	19.1	20.4	9.1	-10.4	-12.9	13.2	-17.6	-4.5	37.9	-2.4	Pipeline
ทางราง	13.3	0.7	-3.0	-4.1	-6.5	-1.5	2.4	14.3	-0.7	3.1	Rail
ทางถนน	6.8	-11.4	1.5	-0.5	-8.3	0.1	0.6	7.0	-5.9	-1.3	Road
ทางน้ำ	1.8	3.9	4.2	-1.8	-5.0	21.4	15.8	-10.4	7.1	-2.3	Water
ทางอากาศ	9.1	6.8	8.7	-7.7	-67.7	2.8	130.1	9.0	20.0	-1.2	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	4.1	9.4	10.8	16.9	3.6	11.3	8.6	4.1	6.2	4.0	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	8.5	44.1	41.2	11.4	15.3	48.9	6.9	-5.0	11.2	1.5	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	**2.6**	**18.5**	**5.0**	**5.3**	**0.6**	**2.3**	**10.6**	**3.2**	**-3.6**	**-6.9**	**Inventory Holding Costs**
ต้นทุนการถือครองสินค้า	2.9	-5.6	6.3	6.4	0.5	6.5	10.2	3.0	-6.6	-9.4	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	-12.8	1,371.2	0.2	0.8	1.2	-14.7	12.9	4.3	10.5	3.2	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	**4.6**	**-14.8**	**5.1**	**2.8**	**-3.6**	**6.4**	**8.5**	**1.8**	**-0.3**	**-3.5**	**Logistics Administration Cost**
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	**4.7**	**4.1**	**5.1**	**2.8**	**-3.6**	**6.4**	**8.5**	**1.8**	**-0.3**	**-3.5**	**Total Logistics Cost**
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	**5.9**	**6.4**	**5.7**	**3.2**	**-7.3**	**3.4**	**7.4**	**3.5**	**3.8**	**1.6**	**Gross Domestic Product (GDP)**

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2562 สศช.

ตารางแนบ 4 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2568e

Appendix 4 Thailand's Economics Value Added from Logistics activities from 2016-2025e

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565r	2566r	2567p	2568e	Economic Value Added
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022r	2023r	2024p	2025e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	52.5	48.3	52.1	46.8	40.5	46.4	39.9	38.7	45.5	46.5	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	0.8	0.8	1.2	1.0	1.0	0.5	1.1	1.0	1.1	1.0	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	139.4	146.6	149.0	152.9	142.7	144.7	151.1	161.1	163.6	163.2	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	107.8	111.3	115.7	115.4	109.2	112.4	125.6	125.5	129.4	131.4	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	35.9	39.9	43.0	39.8	15.5	15.0	23.6	23.2	27.7	30.2	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	59.2	64.8	74.9	84.4	86.7	102.9	104.9	106.2	112.1	118.5	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	19.7	24.9	30.5	37.2	47.2	68.7	70.5	72.1	78.5	80.4	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	8.4	8.5	8.5	8.6	8.7	7.4	8.3	8.6	9.5	9.7	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	**423.7**	**445.1**	**474.9**	**486.1**	**451.3**	**498.1**	**525.0**	**536.3**	**567.3**	**581.0**	**Total Economics Value Added**
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	**14,554.6**	**15,488.7**	**16,373.3**	**16,889.2**	**15,649.6**	**16,186.6**	**17,379.6**	**17,993.2**	**18,683.9**	**18,973.6**	**Gross Domestic Product (GDP)**

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ตารางแนบ 5 อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2559 – 2568e

Appendix 5 Trends of Economics Value Added from Logistics Activities between 2016-2025e

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565r	2566r	2567p	2568e	Economic Value Added
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022r	2023r	2024p	2025e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	67.2	-8.1	7.9	-10.2	-13.5	14.7	-14.1	-3.1	17.6	2.3	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	97.2	9.7	51.1	-18.2	-2.7	-44.4	110.5	-10.2	13.1	-9.8	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	2.6	0.7	1.6	2.6	-6.7	1.4	4.4	6.6	1.6	-0.3	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	2.2	3.2	4.0	-0.3	-5.4	2.9	11.8	-0.1	3.1	1.5	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	18.9	11.3	7.7	-7.4	-61.1	-3.2	57.3	-1.8	19.4	9.3	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	4.6	9.4	15.6	12.8	2.7	18.7	1.9	1.2	5.5	5.8	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	25.2	26.7	22.3	22.0	26.8	45.6	2.6	2.3	8.8	2.4	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	-7.6	1.0	0.3	0.4	1.3	-15.2	12.7	3.8	10.5	2.2	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	**10.1**	**3.5**	**6.7**	**2.4**	**-7.1**	**10.3**	**5.4**	**2.2**	**5.8**	**2.4**	**Total Economics Value Added**
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	**5.9**	**6.4**	**5.7**	**3.2**	**-7.3**	**3.4**	**7.4**	**3.5**	**3.8**	**1.6**	**Gross Domestic Product (GDP)**

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

สภาพัฒน์

คณะทำงานต้นทุนโลจิสติกส์

กองบัญชีประชาชาติ

กองงบลงทุนรัฐวิสาหกิจ

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC)

ข้อมูลติดต่อ

Tel.
0 2280 4085 ext. 5710, 5712, 5721 และ 5723

Email Address:
logistic@nesdc.go.th

Website:
bit.ly/Logisticsreport__2568

ที่ตั้งสำนักงานฯ
962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100