



ISSN 1906-4373
กันยายน 2568



รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2567

Thailand's Logistics Report 2024

จัดทำโดย

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

สารบัญ

TABLE OF CONTENTS

01

Executive
Summary

02

ข้อมูล
โลจิสติกส์
ของประเทศไทย

14

ต้นทุน
โลจิสติกส์ของ
สหรัฐอเมริกา

17

ข้อมูล
โลจิสติกส์
ของต่างประเทศ

19

ข้อเสนอ
เชิงนโยบาย



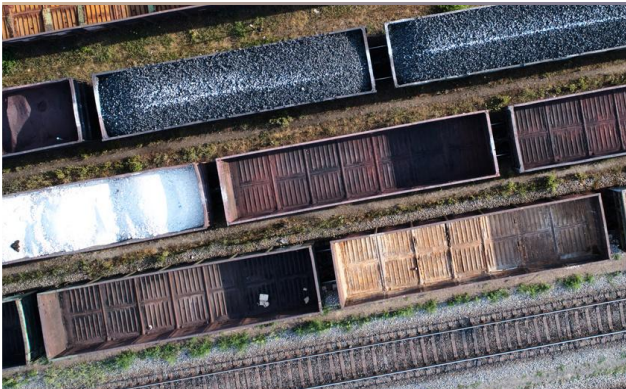
บทสรุปผู้บริหาร

Executive Summary

ข้อมูลโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ปี 2567 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 2,509.4 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.5 ต่อ GDP โดยมีมูลค่าลดลงจากปีก่อนหน้า หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.3 เป็นผลจากการลดลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและต้นทุนการขนส่งสินค้า จากการหดตัวของการผลิตทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม และการลงทุนภาคเอกชน



สัดส่วนร้อยละ

13.5

ต่อ GDP

เนื่องจากเศรษฐกิจไทยมีการขยายตัวสูงกว่าปี 2566

จึงส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์
ของประเทศไทยต่อ GDP มีแนวโน้มลดลง

แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2568

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2568 จะมีแนวโน้มใกล้เคียงกับปี 2567 คือประมาณ ร้อยละ 13.4 - 13.8 ต่อ GDP จากโครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศยังคงมีรูปแบบเช่นเดียวกันกับที่ผ่านมา ในขณะที่ภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยมีแนวโน้มชะลอตัวตามสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศที่มีปัจจัยความไม่แน่นอนจากการใช้มาตรการกำแพงภาษีของสหรัฐอเมริกา ความยืดหยุ่นของสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศอย่างรวดเร็วและรุนแรง

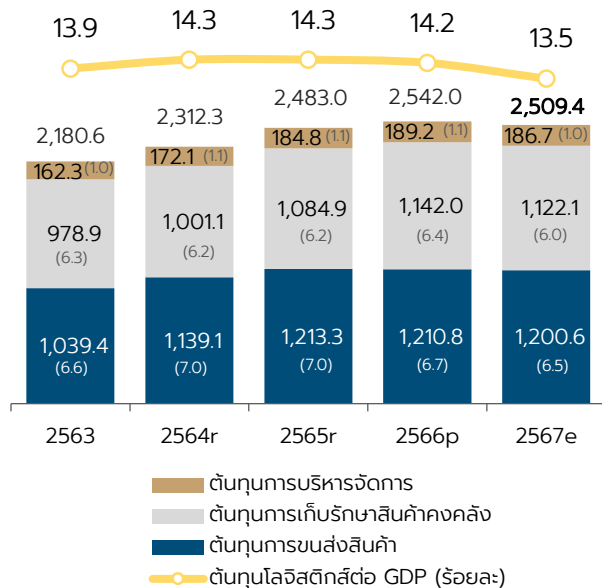
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์

ปี 2567 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์มีแนวโน้มขยายตัว โดยคาดว่าจะมีมูลค่า 556.5 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 จากการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของสถานการณ์การขนส่งสินค้าและการขยายตัวของธุรกิจบริการไปรษณีย์และการสื่อสาร รวมทั้งประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้ามากขึ้น

1 ข้อมูลโลจิสติกส์ ของประเทศไทย

1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

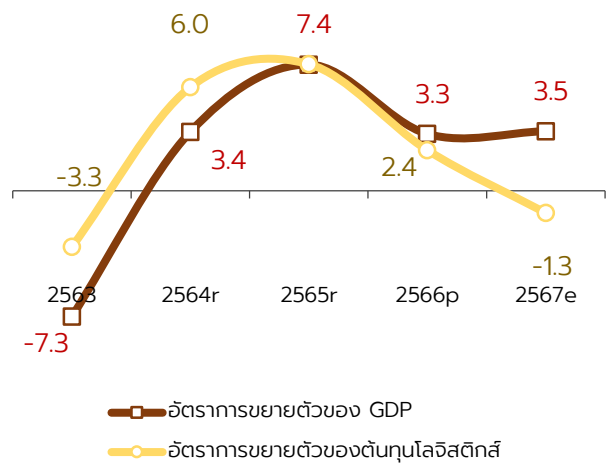
ภาพที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย
(พันล้านบาท)



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

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

ภาพที่ 2 อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์
และ GDP ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)



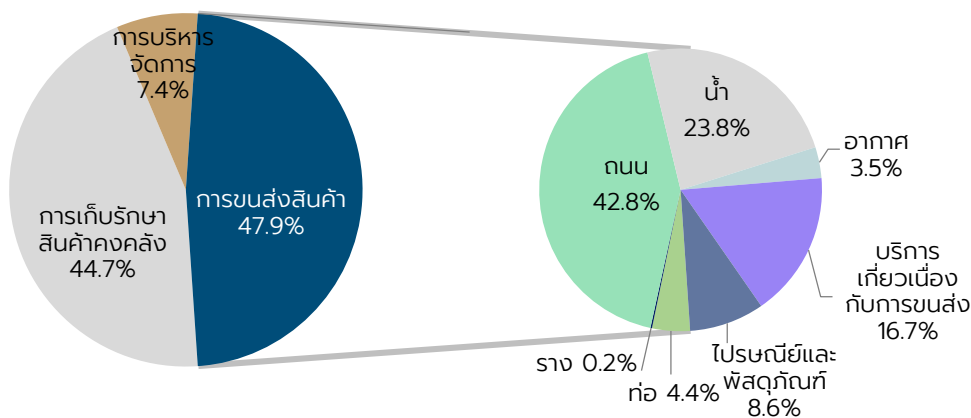
ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

หมายเหตุ: อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ณ ราคาคงที่ (CVM) เท่ากับร้อยละ 2.5 และ ณ ราคาประจำปี เท่ากับร้อยละ 3.5

ปี 2567 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 1.3 โดยมีมูลค่ารวม 2,509.4 พันล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลจากการลดลงของต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังจาก 1,142.0 พันล้านบาท ในปี 2566 เป็น 1,122.1 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 1.7 เนื่องจากการลดลงของต้นทุนการถือครองสินค้า ขณะที่ต้นทุนการบริหารจัดการ และต้นทุนการขนส่งสินค้า มีมูลค่าลดลงเล็กน้อยจากปี 2566 จาก 189.2 พันล้านบาท เป็น 186.7 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 1.3 และจาก 1,210.8 พันล้านบาท เป็น 1,200.6 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 0.8 ตามลำดับ โดยเป็นผลจากการหดตัวของการผลิตทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม และการลงทุนภาคเอกชน รวมทั้งการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนที่ชะลอตัวในช่วงปี 2567 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเศรษฐกิจไทยโดยอ้างอิงจากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ณ ราคาประจำปี) มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 3.5 สูงกว่าปี 2566 ที่มีอัตราขยายตัวร้อยละ 3.3 ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวทั้งการลงทุนของภาครัฐ การท่องเที่ยวและการส่งออก ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อ GDP มีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 14.2 ต่อ GDP ในปี 2566 เป็นร้อยละ 13.5 ต่อ GDP

2. องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์

ภาพที่ 3 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2567

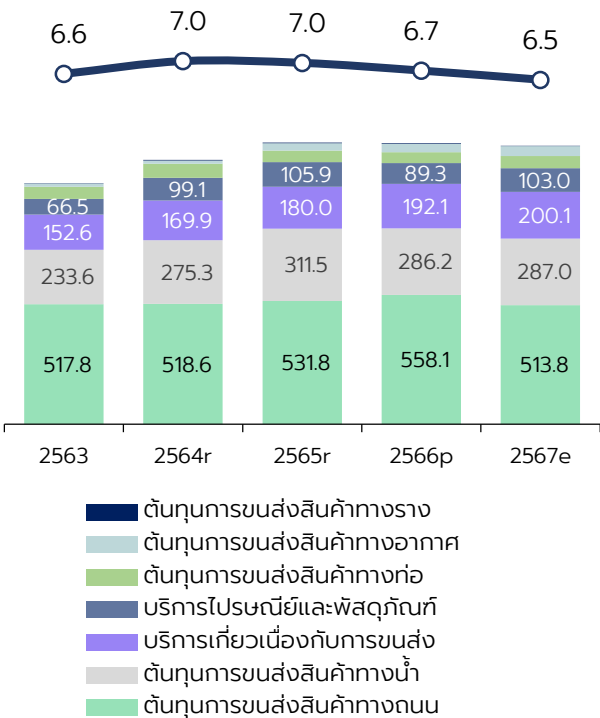


ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2567 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้า (ร้อยละ 47.9) รองลงมาได้แก่ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (ร้อยละ 44.7) และต้นทุนการบริหารจัดการ (ร้อยละ 7.4) ซึ่งโครงสร้างดังกล่าวเป็นสัดส่วนเช่นเดียวกับที่ผ่านมา

2.1 ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ภาพที่ 4 ต้นทุนการขนส่งสินค้า (พันล้านบาท)



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

ปี 2567 ต้นทุนการขนส่งสินค้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP โดยมีมูลค่ารวม 1,200.6 พันล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจาก 1,210.8 พันล้านบาท ในปี 2566 หรือ ลดลงร้อยละ 0.8 และมีองค์ประกอบที่มีมูลค่าสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน มีสัดส่วนร้อยละ 42.8 ของมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้า ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีสัดส่วนร้อยละ 23.8 ของมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้า และต้นทุนบริการ เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง (กิจการตัวแทนจัดการขนส่งสินค้า บริการบรรจุหีบห่อ การตรวจสอบ และการขนถ่ายสินค้า) มีสัดส่วนร้อยละ 16.7 ของมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้า



พิจารณามูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศจำแนกรูปแบบการขนส่งสินค้า (Mode of Transport) ปี 2567 พบว่า

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนและการขนส่งผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์

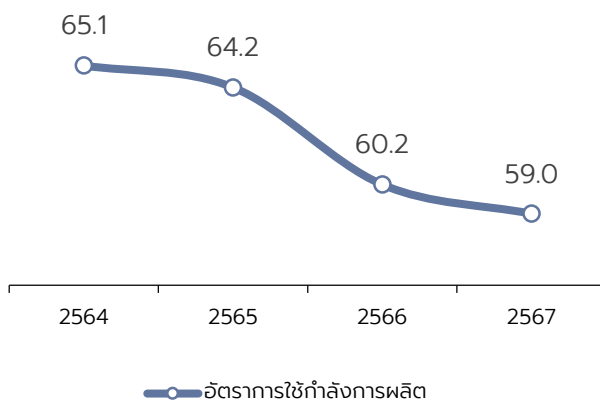


ปรับตัวลดลงร้อยละ 4.8 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนฯ ลดลงจาก 647.4 พันล้านบาท ในปี 2566 เป็น 616.8 พันล้านบาท โดยมีปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนฯ เปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

■ การหดตัวของผลผลิตในภาคเกษตร ลดลงร้อยละ 1.0 จากปี 2566 โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าพืชและประมง และภาคอุตสาหกรรม ลดลงร้อยละ 0.5 จากปี 2566 โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าน้ำมันปาล์ม น้ำตาล และยานยนต์ และการลงทุนภาคเอกชนที่ลดลงร้อยละ 1.6 จากปี 2566 โดยเฉพาะการลงทุนในหมวดยานยนต์ใหม่ ซึ่งสอดคล้องกับยอดจดทะเบียนยานยนต์ใหม่ที่ลดลงร้อยละ 18.6 และสอดคล้องกับแนวโน้มอัตราการใช้กำลังการผลิตมีการปรับตัวลงอย่างต่อเนื่อง ในปี 2567 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 59.0 ลดลงจาก 60.2 ในปี 2566 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.1 ซึ่งเป็นผลมาจากการลดการผลิตในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่หดตัวอย่างต่อเนื่องจากตลาดภายในประเทศที่ชะลอตัว

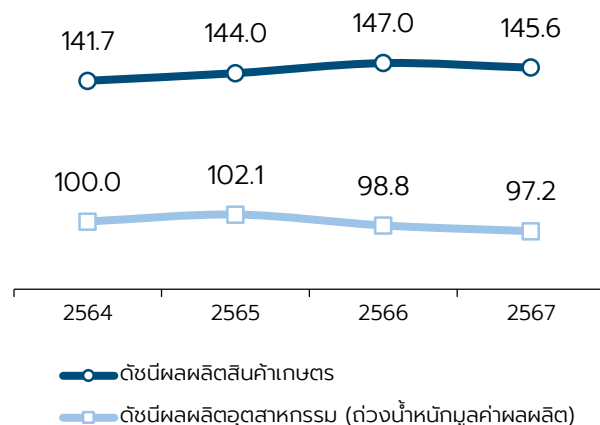
■ ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าผลผลิต) มีค่า 97.2 ลดลงจาก 98.8 ในปี 2566 หรือลดลง คิดเป็นร้อยละ 1.7 โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ ยานยนต์ (รถบรรทุกและรถกระบะ) น้ำมันปาล์ม และชิ้นส่วนและแผ่นวงจรอิเล็กทรอนิกส์ และดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรมีค่า 145.6 ลดลงจาก 147.0 ในปี 2566 หรือลดลง คิดเป็นร้อยละ 0.9 โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ ผลไม้ ยางพารา และสินค้าประมง โดยส่วนหนึ่งเป็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าปริมาณผลผลิตในภาพรวมของประเทศมีการปรับตัวลดลงต่อเนื่องจากปี 2566

ภาพที่ 5 อัตราการใช้กำลังการผลิต



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

ภาพที่ 6 ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม

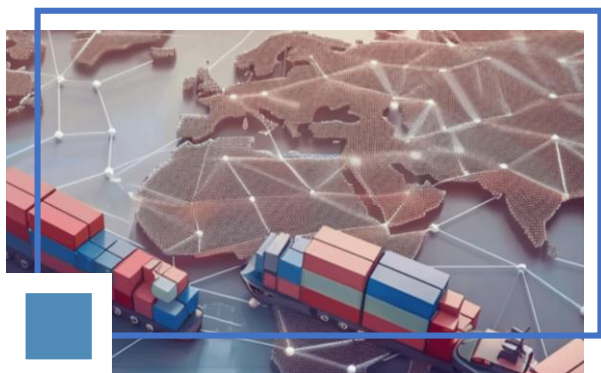


ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

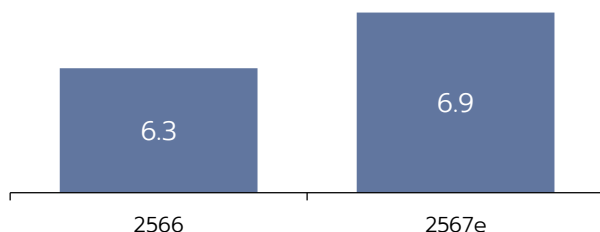
■ **มูลค่าธุรกิจ e-Commerce ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น**
จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า คาดว่าในปี 2567 จะมีมูลค่าประมาณ 6.9 แสนล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 9.5 จากปี 2566 ที่มีมูลค่าประมาณ 6.3 แสนล้านบาท และจากข้อมูลงบการเงินของธุรกิจขนส่งพัสดुरายใหญ่ในประเทศไทยจำนวน 6 ราย พบว่าในปี 2567 มีรายได้รวม 118.0 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 103.5 พันล้านบาท ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 13.98 สะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ e-Commerce จากการปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ และพฤติกรรมของผู้บริโภคที่มีการซื้อขายสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น โดยส่วนใหญ่จะขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-Mile Delivery) ซึ่งสอดคล้องกับการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนการขนส่งผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์



■ **การค้าขายแดนและผ่านแดนขยายตัวอย่างต่อเนื่อง** โดยในปี 2567 มีมูลค่า 1,815.7 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,742.8 พันล้านบาท ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 4.2

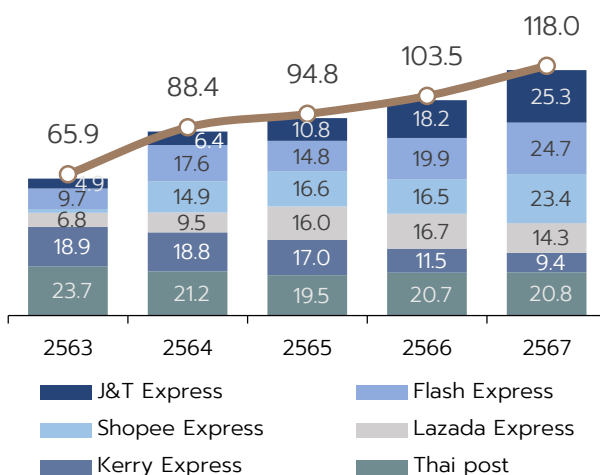


ภาพที่ 7 มูลค่าธุรกิจ e-Commerce ของประเทศไทย (แสนล้านบาท)



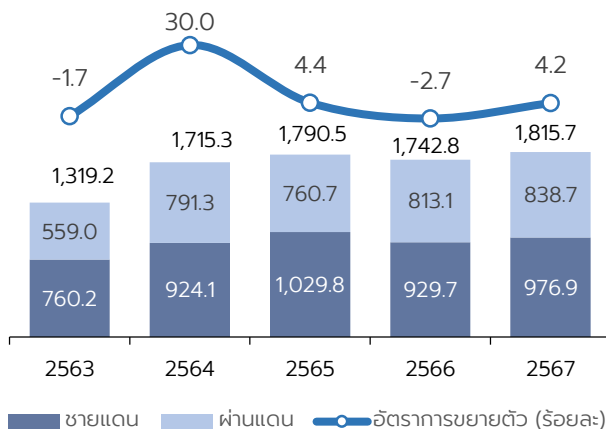
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ภาพที่ 8 รายได้ของธุรกิจขนส่งพัสดुरายใหญ่ 6 ราย ในประเทศไทย (พันล้านบาท)



ที่มา: งบการเงินของบริษัท กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
ประมวลผลโดย กลอ. สศช.

ภาพที่ 9 มูลค่าการค้าขายแดนและผ่านแดน (พันล้านบาท)

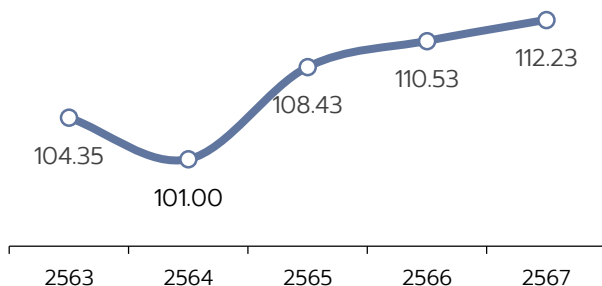


ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์
โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

■ **ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน (Road Freight Transport Index: RFTI)** พบว่า ในปี 2567 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 112.23 เพิ่มขึ้นจาก 110.53 ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.54 ซึ่งเป็นผลมาจากผู้ประกอบการมีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอัตราดอกเบี้ยและค่าจ้างแรงงาน ขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลมีการปรับตัวลดลงเล็กน้อย โดยราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ในปี 2567 มีราคาขายเฉลี่ยอยู่ที่ 31.89 บาทต่อลิตร ลดลงจาก 32.11 บาทต่อลิตร ในปี 2566 หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.69 เนื่องจากที่ผ่านมามีมาตรการตรึงราคาน้ำมันดีเซลไม่เกิน 33 บาทต่อลิตร

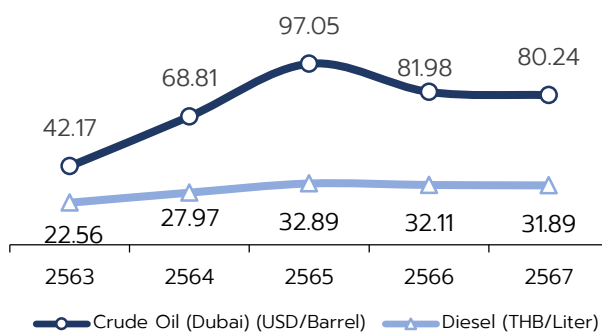


ภาพที่ 10 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน



ที่มา: สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

ภาพที่ 11 ราคาเชื้อเพลิง



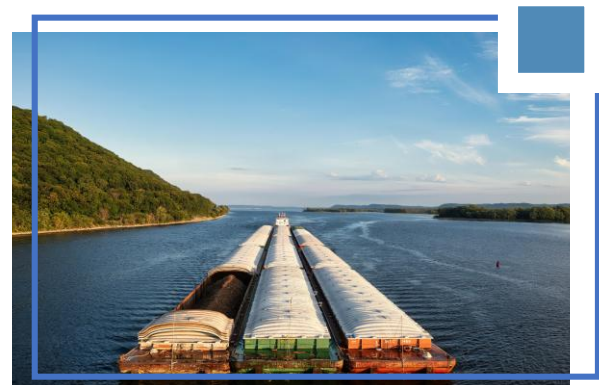
ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย และ World Bank

2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ

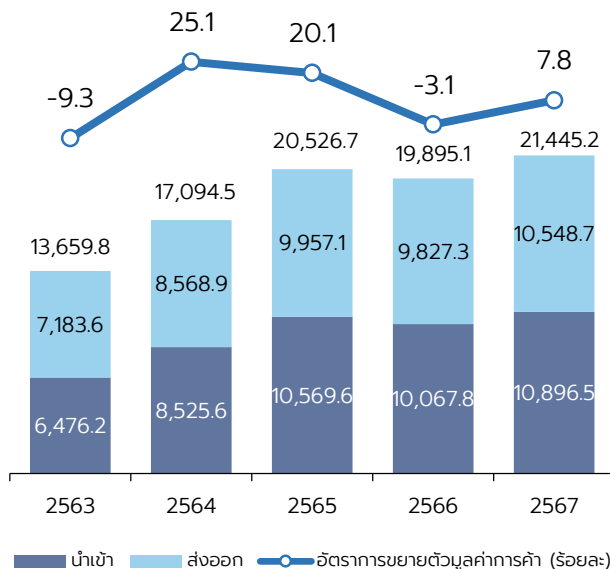


ปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยประมาณร้อยละ 0.3 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจาก 286.2 พันล้านบาท ในปี 2566 เป็น 287.0 พันล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลจากการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศและการปรับตัวเพิ่มขึ้นของค่าระวางเรือ

■ **การค้าระหว่างประเทศทั้งการส่งออกและนำเข้าขยายตัว** ร้อยละ 7.8 โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 19,895.1 พันล้านบาท ในปี 2566 เป็นประมาณ 21,445.2 พันล้านบาท เนื่องจากผู้ประกอบการเร่งดำเนินการส่งออก - นำเข้าสินค้า เพื่อเตรียมการรับมือผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการค้าของประเทศคู่ค้า



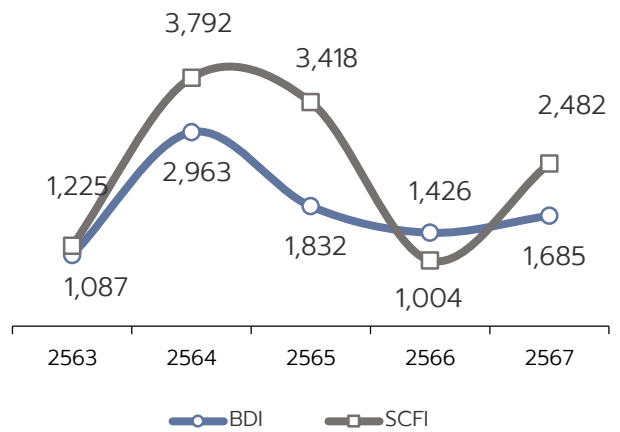
ภาพที่ 12 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ (พันล้านบาท)



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

■ **ดัชนีค่าระวางเรือเพิ่มขึ้น** จากข้อมูลดัชนีค่าระวางเรือตู้สินค้า Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) ซึ่งสะท้อนค่าเฉลี่ยราคาค่าขนส่งสินค้าแบบตู้สินค้า (Container) ที่ส่งออกจากการท่าเรือเซี่ยงไฮ้ สาธารณรัฐประชาชนจีน ไปยังท่าเรือปลายทางหลัก ๆ ทั่วโลก พบว่า ในปี 2567 มีค่าเฉลี่ยประมาณ 2,482 เพิ่มขึ้นร้อยละ 147.2 เมื่อเทียบกับปี 2566 และเมื่อพิจารณาดัชนีค่าระวางเรือสินค้าทะเลกอง Baltic Dry Index (BDI) ซึ่งสะท้อนค่าเฉลี่ยราคาค่าขนส่งสินค้าแบบทะเลกอง (Dry bulk) ในเส้นทางต่าง ๆ ทั่วโลก ในปี 2567 มีค่าเฉลี่ยประมาณ 1,685 เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.16 เมื่อเทียบกับปี 2566 เป็นผลมาจากวิกฤตทะเลแดงทำให้บริษัทเดินเรือ

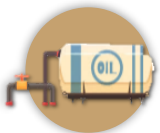
ภาพที่ 13 ดัชนีค่าระวางเรือ



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

ขนส่งสินค้าจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างทวีปเอเชียกับยุโรปไปขนส่งผ่านเส้นทางอื่นที่ใช้ระยะเวลาขนส่งยาวนานขึ้น ประกอบกับค่าประกันความเสี่ยงสำหรับสินค้าและเรือที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีผลจากการเร่งส่งออกสินค้าไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาของหลายประเทศ อาทิ จีน และญี่ปุ่น เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการปรับขึ้นอัตราภาษีสินค้านำเข้า ในปี 2568 ทำให้มีความต้องการระวางเรือมากขึ้นส่งผลให้ค่าระวางเรือปรับเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง

3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่อ



ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.6 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่อเพิ่มขึ้นจาก 47.4 พันล้านบาท เป็น 52.0 พันล้านบาท

4) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางอากาศ



ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.9 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นจาก 35.5 พันล้านบาท ในปี 2566 เป็น 42.5 พันล้านบาท ซึ่งเป็นการเติบโตตามการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ



5) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง



ปรับตัวลดลงเล็กน้อยประมาณร้อยละ 0.7 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางลดลงจาก 2.2 พันล้านบาท ในปี 2566 เป็น 2.1 พันล้านบาท อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า ในช่วง 9 เดือนแรก (ม.ค. - ก.ย. ปี 2567) มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 9,696 พันตัน และคาดว่าปริมาณขนส่งรวมทั้งปีจะสูงกว่าปี 2566 ที่มีปริมาณการขนส่งรวม 12,117 พันตัน สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการเริ่มหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น แต่ยังคงมีสัดส่วนอยู่ในระดับต่ำสุด ทั้งนี้ เนื่องจากสินค้าที่นิยมขนส่งทางรางส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ทำให้มูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางไม่แปรผันโดยตรงกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางที่เพิ่มขึ้น

เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกรูปแบบการขนส่งสินค้า (Mode of Transport) ปี 2567 พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 จาก 547,082 พันตัน ในปี 2566 เป็น 591,138 พันตัน ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก โดยปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน ตามข้อมูลพยากรณ์จากแบบจำลองของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.4 จาก 428,426 พันตัน ในปี 2566 เป็น 477,364 พันตัน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการขยายตัวด้านการค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดนและธุรกิจ e-Commerce รองลงมาคือ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.8 จาก 8,999 พันตัน ในช่วงเดือน มกราคม - กันยายน ปี 2566 เป็น 9,696 พันตัน ในช่วงเดือนมกราคม - กันยายน ปี 2567 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งลำน้ำและชายฝั่งทะเลภายในประเทศลดลง ร้อยละ 2.3 จาก 106,509 พันตัน ในปี 2566 เป็น 104,048 พันตัน และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 30,000 ตัน ใกล้เคียงกับปี 2566

ตารางที่ 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ (พันตัน)

รูปแบบการขนส่ง	2563	2564	2565	2566	2567
ทางถนน ¹	469,639	456,489	460,316	428,426	477,364
ขยายตัว (ร้อยละ)	-2.8	-2.8	0.8	-6.9	11.4
ทางราง ²	11,510	11,456	11,367	12,117	9,696 ³
ขยายตัว (ร้อยละ)	12.2	-0.5	-0.8	6.6	7.8 ⁴
ทางน้ำ ⁵	103,271	111,852	107,425	106,509	104,048
- ลำน้ำ	49,248	46,405	38,994	32,916	32,438
- ชายฝั่ง	54,023	65,447	68,431	73,593	71,610
ขยายตัว (ร้อยละ)	-12.3	8.3	-4.0	-0.9	-2.3
ทางอากาศ ⁶	32	20	31	30	30
ขยายตัว (ร้อยละ)	-59.0	-37.5	55.0	-3.2	0.1
รวม	584,452	579,817	579,139	547,082	591,138
ขยายตัว (ร้อยละ)	-4.4	-0.8	-0.1	-5.5	8.1

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ: ¹ ข้อมูลพยากรณ์จากแบบจำลองปริมาณสินค้า ของกระทรวงคมนาคม

² การรถไฟแห่งประเทศไทย

³ ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในปี 2567 เป็นข้อมูลตั้งแต่เดือนมกราคม - กันยายน 2567

⁴ อัตราการขยายตัวของข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้า 9 เดือน (เดือนมกราคม - กันยายน) ของปี 2567 เทียบกับข้อมูลปี 2566

⁵ กรมเจ้าท่า

⁶ กรมท่าอากาศยาน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

จากข้อมูลข้างต้น พบว่า มูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศในปี 2567 ลดลงร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับจากปี 2566 โดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการลดลงของมูลค่าการขนส่งสินค้าทางถนนในปี 2567 ที่ลดลงร้อยละ 4.8 เมื่อเทียบกับปี 2566 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการหดตัวของผลผลิตในภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม ในขณะที่เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศจากข้อมูลของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พบว่า มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2566 ถึงร้อยละ 11.4 ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ การค้าชายแดน ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน และมูลค่าธุรกิจ e-Commerce ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นผลจากความพยายามของผู้ประกอบการที่มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้ามากขึ้น และมีการรวมสินค้า (Consolidation) จากลูกค้าหลายรายที่อยู่ในเส้นทางเดียวกันหรือปลายทางที่อยู่ใกล้เคียงกัน เพื่อให้รถบรรทุกวิ่งเต็มคันอยู่เสมอ (Full Truckload - FTL) ที่อาจเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการลดลงของต้นทุนการขนส่งสินค้าได้ในระดับหนึ่ง ซึ่ง สศช. จะติดตามประเมินผลสถานการณ์ดังกล่าว เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศต่อไป

นอกจากนี้ เนื่องจากมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศในปี 2567 เป็นข้อมูลประมาณการ (estimate) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศที่จะต้องมีการปรับปรุงให้เป็นข้อมูลเบื้องต้น (preliminary) และข้อมูลปรับปรุง (revised) ตามวิธีการข้อมูลระบบบัญชีประชาชาติในปีต่อไป จึงอาจส่งผลให้มูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศเปลี่ยนแปลงจากตัวเลขที่รายงานในเอกสารฉบับนี้

LOGISTICS INSIGHT 1: ผู้ประกอบการไทยมุ่งสู่การเป็นผู้นำธุรกิจโลจิสติกส์สีเขียว

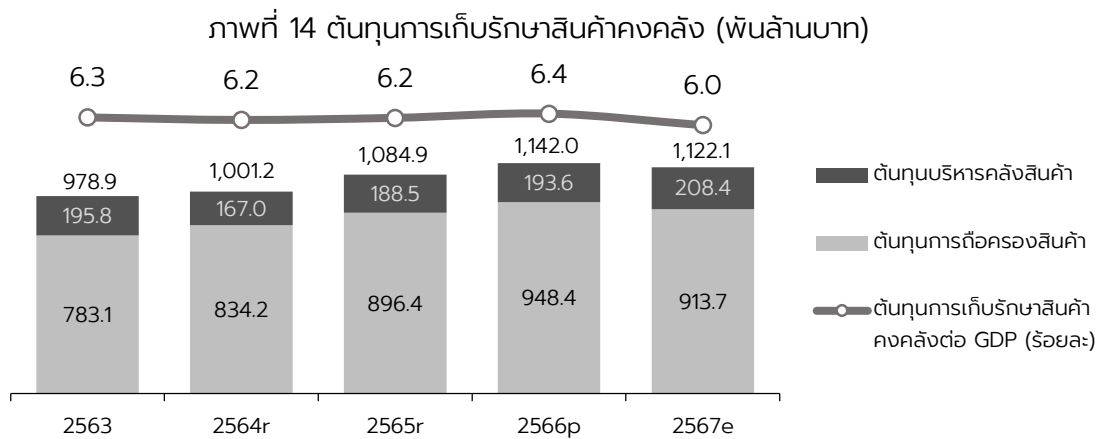
ผู้ประกอบการขนส่ง “ออลส์ นาว” (ALL NOW) เป็นกลุ่มบริษัทในเครือเจริญโภคภัณฑ์ ก่อตั้งขึ้นมาเพื่อดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโลจิสติกส์ครบวงจร ตั้งเป้าหมายสู่การเป็นผู้นำธุรกิจโลจิสติกส์สีเขียว โดยนำเข้านวัตกรรมทุกไฟฟ้ามาใช้ในการขนส่งกระจายสินค้าเข้าสู่สาขา 7-Eleven นำร่องพื้นที่โซนบนทบุรี และต่อยอดโซนกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยรถบรรทุกไฟฟ้าสามารถวิ่งได้ระยะทาง 200 กิโลเมตร ต่อการชาร์จ 1 ครั้ง และสามารถบรรจุตู้สินค้าได้มากถึง 16 ตู้สำหรับ บริษัท ฮัสเกอร์ แอร์ โลจิสติกส์ จำกัด มีโครงการ 150 EV100% Truck ซึ่งมีรถบรรทุกกว่า 150 คัน พร้อมด้วยสถานีชาร์จไฟฟ้ากว่า 3 แห่ง โดยบริษัทคาดว่าจะสามารถบริหารจัดการรอบรถในการเดินทางขนส่งที่เป็นสีเขียวได้ 70,200 รอบ การเดินทาง และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ 4,034,464.8 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า การปลูกต้นไม้ขนาดกลางจำนวน 183,429 ต้น ทั้งนี้ แผนโครงการดังกล่าววางแผนขยายการให้บริการไปสู่ธุรกิจอื่น ๆ ต่อไปเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการดำเนินธุรกิจภายใต้หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน

ที่มา: บริษัท ออลส์ นาว โลจิสติกส์ จำกัด



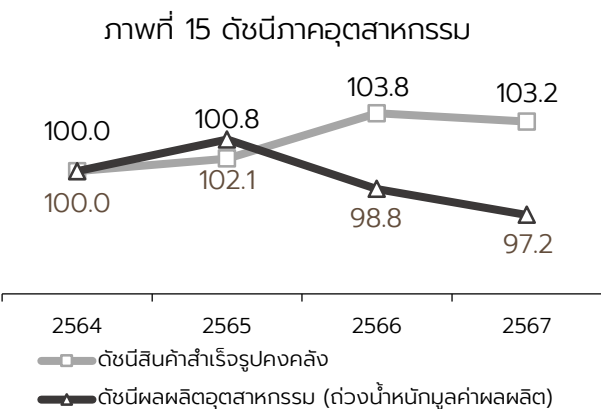
2.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ในปี 2567 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.0 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 1,122.1 พันล้านบาท ลดลงจาก 1,142.0 พันล้านบาท ในปี 2566 หรือลดลงร้อยละ 1.7 ประกอบด้วย **ต้นทุนบริหารคลังสินค้า** มีมูลค่า 208.4 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 193.6 พันล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.6 และ**ต้นทุนการถือครองสินค้า** มีมูลค่า 913.7 พันล้านบาท ลดลงจาก 948.4 พันล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 3.7 ซึ่งเมื่อพิจารณาดัชนีที่เกี่ยวข้องพบว่าดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลังมีค่า 103.2 ลดลงจาก 103.8 ในปี 2566 และดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม มีค่า 97.2 ลดลงจาก 98.8 ในปี 2566 สะท้อนให้เห็นถึงการลดลงของผลผลิตในภาคอุตสาหกรรม ส่งผลให้ปริมาณสินค้าคงคลังมีการปรับตัวลดลงไปในทิศทางเดียวกัน

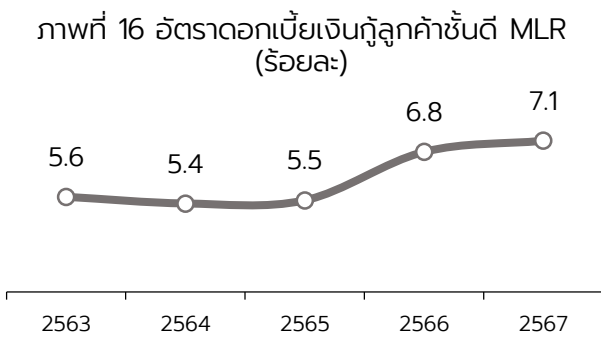


ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

อย่างไรก็ตาม เมื่อเทียบกับต้นทุนการถือครองสินค้าของประเทศกับต่างประเทศ พบว่า ต้นทุนที่ลดลงยังคงอยู่ในระดับสูง โดยสะท้อนผ่านอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (Minimum Loan Rate: MLR) ซึ่งมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 7.1 ในปี 2567 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 6.8 ในปี 2566 อันเป็นผลจากการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพื่อควบคุมเงินเฟ้อและรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ทำให้ต้นทุนทางการเงินของผู้ประกอบการปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับต้นทุนการบริหารคลังสินค้าปรับเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2566 ในขณะที่ปริมาณสินค้าคงคลังลดลง ตามการปรับลดลงของดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายด้านประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายในของผู้ประกอบการที่อาจยังไม่สามารถปรับกระบวนการบริหารคลังสินค้าให้ทันต่อสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและการค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว



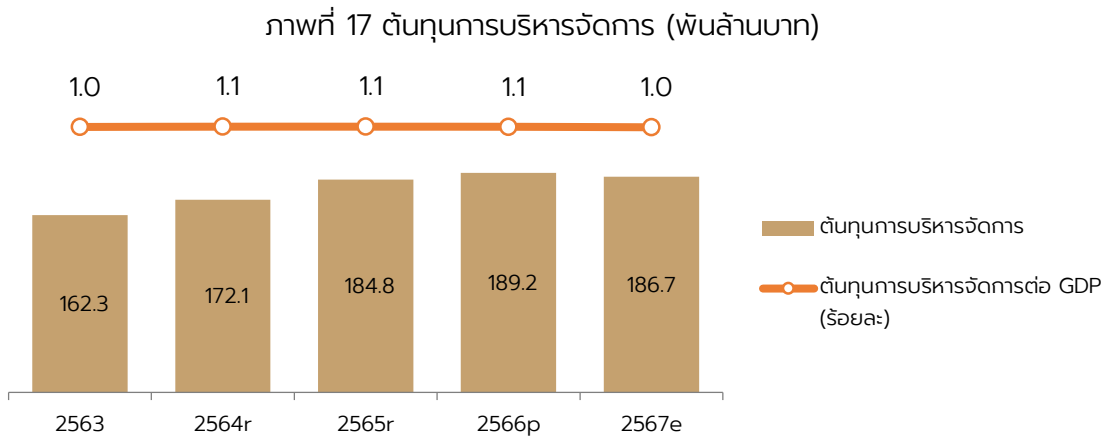
ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม



ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

2.3 ต้นทุนการบริหารจัดการ

ในปี 2567 ต้นทุนการบริหารจัดการคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมีมูลค่า 186.7 พันล้านบาท ลดลงจาก 189.2 พันล้านบาท ในปี 2566 หรือลดลงร้อยละ 1.3 โดยอ้างอิงสมมติฐานจากการสำรวจต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยร้อยละ 8.04 ของผลรวมต้นทุนการขนส่งสินค้า และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง จากผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2562 ของ สศช.



ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

LOGISTICS INSIGHT 2: พาเลทพลาสติกรีไซเคิล นวัตกรรมรักษ์โลก

พาเลท อุปกรณ์สำคัญในการบริหารจัดการคลังสินค้าซึ่งใช้สำหรับเคลื่อนย้ายสินค้า โดยปัจจุบัน การให้บริการโลจิสติกส์มีการใช้พาเลทเป็นจำนวนมากทั้งแบบไม้และพลาสติก ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากพาเลทพลาสติกเป็นวัสดุสังเคราะห์ที่ย่อยสลายได้ยาก ซึ่งประเทศไทย ได้มีการพัฒนาพาเลทที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ บริษัท ทีพีบีไอ จำกัด (มหาชน) บริษัท ศรีไทย ซุปเปอร์แวร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท วีซี โลจิสติกส์ โซลูชันส์ จำกัด พัฒนานวัตกรรมพาเลทที่ผลิตจากเม็ดพลาสติกรีไซเคิล Post-Consumer Resin (PCR) จากถุงพลาสติกที่ใช้แล้ว ในครัวเรือน โดยพาเลท 1 อัน เทียบเท่ากับการผลิตจากถุงพลาสติกใช้แล้วถึง 3,353 ใบ ช่วยลดการปล่อยคาร์บอนได้ 188 KgCO₂e/พาเลท ซึ่งลดการปล่อยคาร์บอนมากกว่าพาเลทพลาสติกทั่วไปถึงร้อยละ 146 ทั้งนี้ เริ่มมีการใช้งานจริงแล้ว ในรูปแบบพาเลทหมุนเวียนในคลังสินค้าอัตโนมัติที่ GCL ตั้งแต่ปลายปี 2566



ที่มา :บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)

2.4 แนวโน้มสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2568

สศช. คาดว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2568 จะมีแนวโน้มใกล้เคียงกับปี 2567 คือประมาณร้อยละ 13.4-13.8 ต่อ GDP ซึ่งเป็นผลจากโครงสร้างการขนส่งสินค้าภายในประเทศยังคงมีรูปแบบเช่นเดียวกันกับที่ผ่านมา ในขณะที่ภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยมีแนวโน้มชะลอตัวเช่นเดียวกันกับปี 2567 ซึ่งเป็นผลจากการชะลอตัวของการค้าระหว่างประเทศที่มีปัจจัยความไม่แน่นอนจากความผันผวนของระบบเศรษฐกิจและการเงินโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้มาตรการกำแพงภาษีในอัตราสูงของสหรัฐอเมริกา ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการในประเทศและมาตรการตอบโต้ทางภาษีของประเทศต่าง ๆ ความยืดหยุ่นของสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในหลายภูมิภาค ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศอย่างรวดเร็วและรุนแรง อาทิ ภาวะโลกร้อน (Global Boiling) ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตร รวมถึงการพัฒนาทางเทคโนโลยีใหม่ที่อาจจะกระทบต่อการผลิตด้วยเทคโนโลยีแบบเดิมในภาคอุตสาหกรรมของไทย อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์

ตารางที่ 2 แนวโน้มต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

รายการ	ข้อมูลจริง				ประมาณการ ปี 2568
	2566	2567	Q1/2568	Q2/2568	
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย ^{/1}	14.2 (p)	13.5 (e)	-	-	13.4-13.8
อัตราการขยายตัวของ GDP (CVM) (ร้อยละ) ^{/2}	2.0	2.5	3.2	2.8	1.8 - 2.3
อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลก (ร้อยละ) ^{/2}	3.2	3.2	-	-	3.0
อัตราการขยายตัวปริมาณการค้าโลก (ร้อยละ) ^{/2}	0.7	3.4	-	-	2.7
ราคาน้ำมันดิบ (ดูไบ) (ดอลลาร์สหรัฐ/บาร์เรล) ^{/2}	81.8	79.3	76.3	66.6	65.0 - 75.0
อัตราการขยายตัวของดัชนีค่าระวางเรือ SCFI (ร้อยละ) ^{/3}	-70.62	147.23	-20.00	-7.76	-
ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม ^{/4}	98.84	97.15	100.73	97.53	-
ดัชนีการส่งสินค้า ^{/4}	99.82	98.18	98.68	98.08	-
ดัชนีสินค้าสำเร็จรูปคงคลัง ^{/4}	103.77	103.23	101.70	105.58	-
ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน ^{/5}	110.5	112.2	113.1	112.8	-
อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ลูกค้าชั้นดี (MLR) ^{/6}	6.83	7.14	7.00	6.92	-

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
หมายเหตุ: ^{/1} กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.
^{/2} ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่ 2 ของปี 2568 ณ วันที่ 18 ส.ค. 2568 สศช.
^{/3} Shanghai Shipping Exchange (SSE)
^{/4} สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม
^{/5} สำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
^{/6} ธนาคารแห่งประเทศไทย



2.5 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แนวคิด/วิธีการคำนวณ

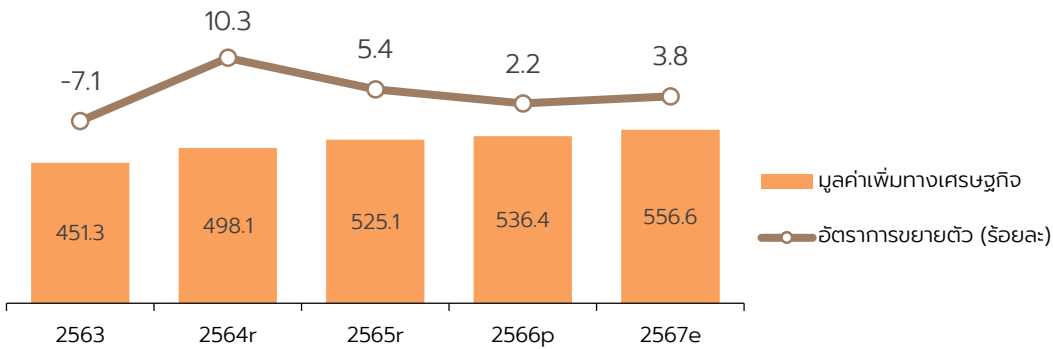
VA ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ = มูลค่าผลผลิตทั้งหมดในการผลิต - ค่าใช้จ่ายขั้นกลาง



มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ หมายถึง
กำไรทางเศรษฐศาสตร์ของธุรกิจ
ที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรม
ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้น
ทั้งหมดภายในประเทศ
จากสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์

ปี 2567 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีแนวโน้มขยายตัว โดยคาดว่าจะมีมูลค่า 556.5 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 536.4 พันล้านบาท ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของสถานการณ์การขนส่งสินค้าที่กลับมาสู่ระดับปกติใกล้เคียงกับก่อนการแพร่ระบาดของโรคโควิด -19 รวมถึงการส่งออกที่ขยายตัว และอีกส่วนหนึ่งมาจากการขยายตัวของธุรกิจบริการไปรษณีย์และการสื่อสาร ซึ่งเป็นการขนส่งแบบ Last-Mile Delivery ที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ตามการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce จากพฤติกรรมของผู้ซื้อที่เปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยีการสื่อสารในการซื้อสินค้าออนไลน์มากขึ้น รวมถึงประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้ามากขึ้น

ภาพที่ 18 มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจโลจิสติกส์ (พันล้านบาท)



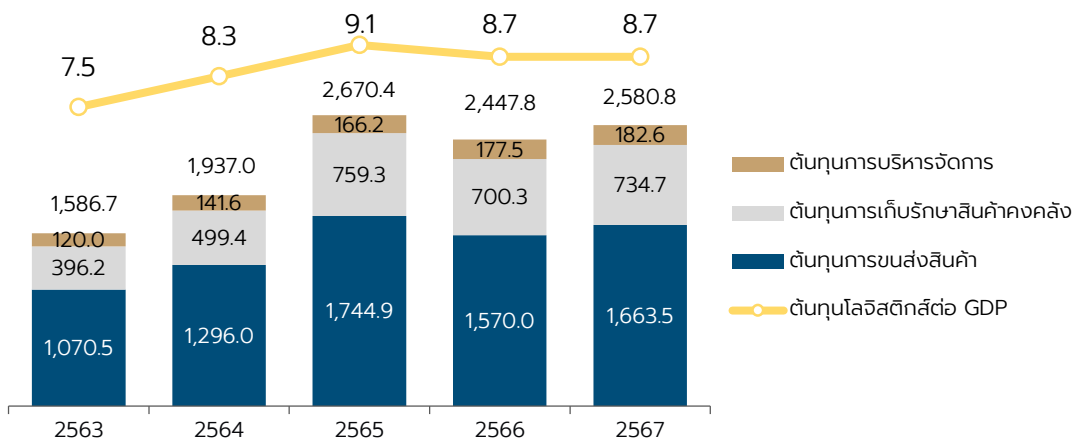
ที่มา: กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

2 ต้นทุนโลจิสติกส์ ของสหรัฐอเมริกา

1. ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

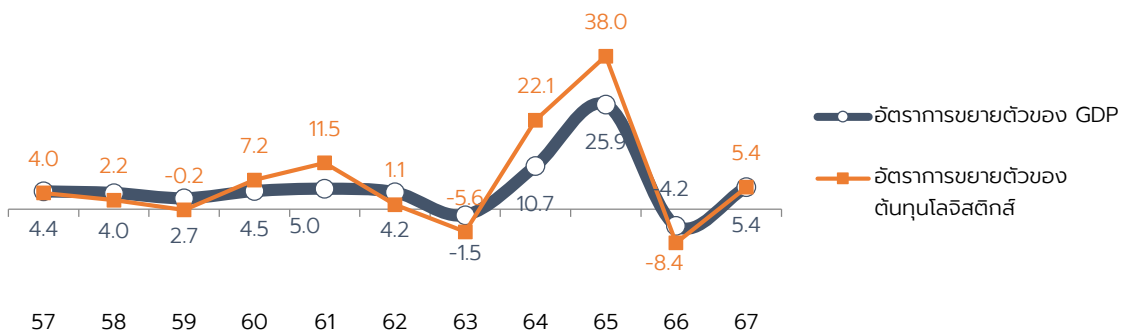
รายงานโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาที่จัดทำโดย The Council of Supply Chain Management Professionals: CSCMP) ร่วมกับบริษัท Kearney พบว่า ในปี 2567 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกามีมูลค่ารวม 2,580.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (สรอ.) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.4 จากปี 2566 ทำให้มีต้นทุนโลจิสติกส์ ร้อยละ 8.7 ต่อ GDP ซึ่งยังคงสูงกว่าระดับก่อนการแพร่ระบาดของโรคโควิด - 19 ที่มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ยร้อยละ 7.4 - 7.8 ต่อ GDP ส่วนใหญ่เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนแรงงานและเชื้อเพลิง รวมถึงผลกระทบจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อม ขณะที่ภาพรวมเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาต่อ GDP เท่ากับปี 2566 โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.7 ต่อ GDP

ภาพที่ 19 ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)



ที่มา: CSCMP's 36th Annual State of Logistics Report 2025

ภาพที่ 20 ภาพที่ 19 อัตราการขยายตัวของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์
และ GDP ณ ราคาประจำปี (ร้อยละ)

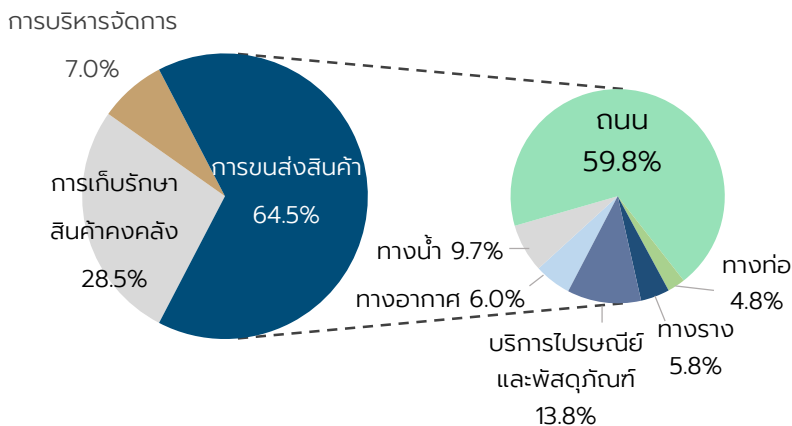


ที่มา: CSCMP's 36th Annual State of Logistics Report 2025

2. องค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา

ในปี 2567 ยังคงมีโครงสร้างมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าที่เป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 64.5 รองลงมาได้แก่ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.5 และต้นทุนการบริหารจัดการ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ภาพที่ 21 โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา ปี 2567



ที่มา: CSCMP's 36th Annual State of Logistics Report 2025

2.1 ต้นทุนการขนส่งสินค้า เป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด มูลค่าประมาณ 1,663.5 พันล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 โดยมีมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่งสินค้าและเรียงลำดับตามสัดส่วน ประกอบด้วย



1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน ปรับตัวลดลง โดยในปี 2567 มีมูลค่า 994.4 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ลดลงจาก 1,001.1 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2566 หรือลดลงร้อยละ 0.7 เนื่องจากมีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนที่ปรับตัวลดลง ในขณะที่จำนวนผู้ประกอบการหรือจำนวนรถบรรทุกยังคงมีปริมาณอยู่ในระดับเดิม จึงเกิดสถานการณ์จำนวนรถบรรทุกมากกว่าจำนวนสินค้าจนเกิดการแข่งขันด้านราคาทำให้ค่าบริการขนส่งปรับตัวลดลง



2) ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านบริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์ ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 มีมูลค่า 229.7 พันล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นจาก 224.9 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.2 โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เน้นการใช้บริการผ่านแพลตฟอร์ม e-Commerce โดยเฉพาะการเติบโตของแพลตฟอร์มออนไลน์จากประเทศจีนอย่างต่อเนื่อง



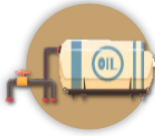
3) ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 มีมูลค่า 161.6 พันล้านดอลลาร์ สรอ. เพิ่มขึ้นจาก 83.7 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 93.1 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มขึ้นของค่าระวาง เนื่องจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงทวีความรุนแรงขึ้น ข้อจำกัดและกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้ท่าเรือไม่สามารถให้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ (Port Disruption) อาทิ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ข้อพิพาทของแรงงานในท่าเรือ ปริมาณความแออัดของเรือ จึงส่งผลให้ต้นทุนในการให้บริการทางเรือปรับตัวสูงขึ้นเป็นอย่างมาก



4) **ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางอากาศ** ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 มีมูลค่าปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 100.5 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นจาก 92.6 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของธุรกิจ e-Commerce ความต้องการขนส่งสินค้าเร่งด่วนที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเครื่องมือแพทย์ เวชภัณฑ์ ยา และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงผู้ประกอบการเริ่มเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางอากาศแทนการขนส่งทางน้ำ



5) **ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง** ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 มีมูลค่า 97.3 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นจาก 96.6 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.8 โดยเป็นผลจากความต้องการขนส่งสินค้าทางรางที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการสนับสนุนให้มีการขนส่งทางรางผ่านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal transport)



6) **ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางท่อ** ปรับตัวเพิ่มขึ้น โดยในปี 2567 มีมูลค่า 80.0 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นจาก 71.2 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี 2566 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3

ตารางที่ 3 มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกา (พันล้านดอลลาร์สหรัฐ)

ต้นทุนการขนส่งสินค้า	2566		2567		อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	มูลค่า	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า	สัดส่วน (ร้อยละ)	
ทางถนน	1,001.1	63.8	994.4	59.8	-0.7
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	224.9	14.3	229.7	13.8	2.2
ทางน้ำ	83.7	5.3	161.6	9.7	93.1
ทางอากาศ	92.6	5.9	100.5	6.0	8.6
ทางราง	96.6	6.2	97.3	5.8	0.8
ทางท่อ	71.2	4.5	80.0	4.8	12.3
รวม	1,570.0	100.0	1,663.5	100.0	6.0

ที่มา: CSCMP's 36th Annual State of Logistics Report 2025

2.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีมูลค่าประมาณ 734.7 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.9 สอดคล้องกับทิศทางการเพิ่มขึ้นของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม และอัตราค่าเช่าคลังสินค้าที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นภายหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19

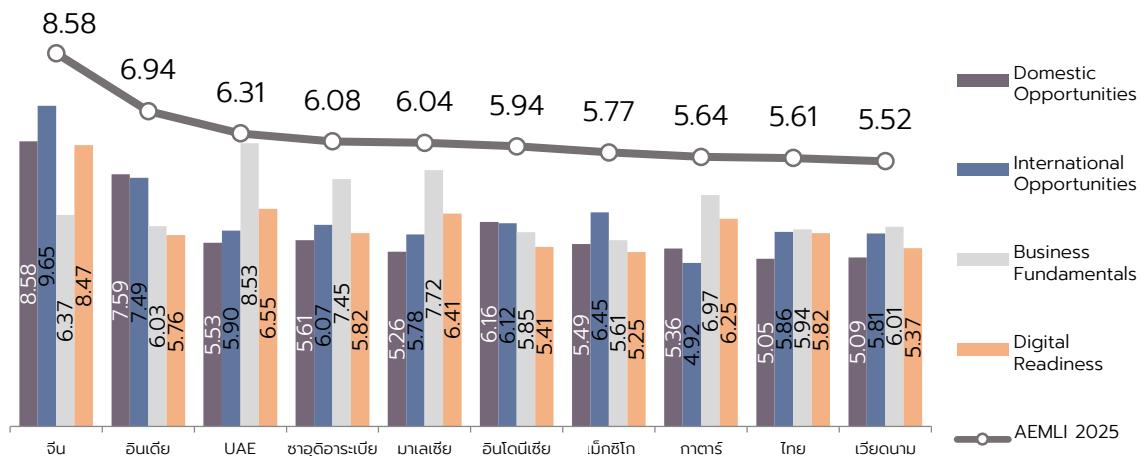
2.3 ต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ มีมูลค่าประมาณ 182.6 พันล้านดอลลาร์ สหรัฐ. โดยขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 2.8

3 ข้อมูลโลจิสติกส์ ของต่างประเทศ

1. Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI

บริษัท Agility ได้รายงานการจัดทำดัชนีกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) ประจำปี 2568 ซึ่งเป็นการประเมินศักยภาพทางการแข่งขันของประเทศตลาดเกิดใหม่ทั่วโลกในภาคบริการโลจิสติกส์จำนวน 50 ประเทศ พบว่าจีน อินเดีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) ยังคงอยู่อันดับที่ 1 2 และ 3 เช่นเดียวกับปี 2567 สะท้อนให้เห็นว่าประเทศในกลุ่มเหล่านี้ยังคงเป็นตลาดที่มีความน่าสนใจและมีโอกาสในการดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาในประเทศ สำหรับประเทศไทยอยู่อันดับที่ 9 (ดีขึ้น 1 อันดับ) อย่างไรก็ตาม ผลการสำรวจข้อมูลผู้ประกอบการร้อยละ 54 พบว่า มีความตั้งใจที่จะย้ายส่วนหนึ่งของการผลิตออกจากจีนเพื่อรักษาสมดุลระหว่างความเสี่ยงและผลตอบแทนภายใต้สถานการณ์ที่มีความผันผวน

ภาพที่ 22 ดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์



ที่มา: www.agility.com

อย่างไรก็ดี ธุรกิจโลจิสติกส์ยังคงต้องเผชิญกับความท้าทายจากความผันผวนทางเศรษฐกิจและความขัดแย้งทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ส่งผลกระทบอย่างรุนแรง รวมทั้งยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับการกีดกันทางการค้าและผลกระทบของการขึ้นภาษีการค้าของสหรัฐอเมริกา โดยภาคธุรกิจได้ให้ความสำคัญกับความยืดหยุ่นมากกว่าประสิทธิภาพในการดำเนินงาน อาทิ ปรับเปลี่ยนรูปแบบห่วงโซ่อุปทานโดยใช้กลยุทธ์ย้ายฐานการผลิตมาใกล้ตลาดมากขึ้น (Nearshoring) รวมกลุ่มระหว่างประเทศในภูมิภาค (Regionalization) และกระจายความเสี่ยงไปยังประเทศภูมิภาคทางเลือก เช่น เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และแอฟริกา เป็นต้น

2. ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ประจำปี 2568 (IMD 2025)

ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ประจำปี 2568 โดย World Competitiveness Center ของ International Institute for Management Development หรือ IMD โดยมีประเทศที่ได้รับการจัดอันดับทั้งหมด 69 เขตเศรษฐกิจ (จากเดิมที่มี 67 เขตเศรษฐกิจ) โดยการประเมินขีดความสามารถใน 4 มิติ ได้แก่ สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) และโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

สำหรับประเทศไทย ในปี 2568 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 30 (ซึ่งเป็นอันดับเดียวกับปี 2566) ลดลงจากอันดับที่ 25 ในปี 2567 เนื่องจากผลการประเมินมีอันดับลดลงจากปีที่แล้วในทุกมิติ โดยหากพิจารณาผลการจัดอันดับในภูมิภาคอาเซียน ไทยอยู่ในอันดับที่ 3 รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยที่ยังคงทรงตัวอยู่ในช่วงระดับปานกลาง โดยมีโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) มีผลการประเมินอยู่ในอันดับ 47 จากเดิมอันดับ 43 ในปี 2567 และ 2566 โดยกลุ่มปัจจัยย่อยที่นำกังวลเป็นกลุ่มปัจจัยย่อยด้านสุขภาพ

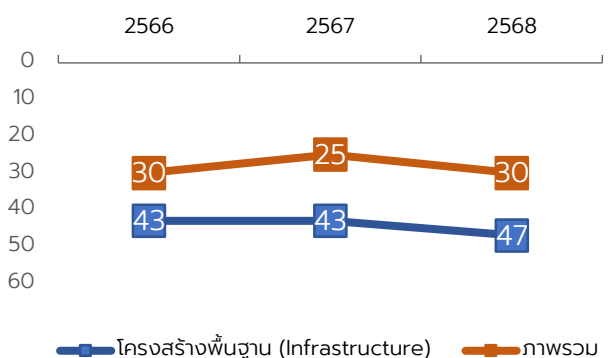
สิ่งแวดล้อม และการศึกษา สำหรับปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic infrastructure) ในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและคมนาคมยังคงมีอันดับอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2567 และมีอันดับดีขึ้นในบางด้าน อาทิ โครงสร้างพื้นฐานทางรางมีอันดับดีขึ้น 1 อันดับ โดยในปี 2568 มาอยู่อันดับ 42 เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบันมีระยะทางรวมเพิ่มมากขึ้น สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยมีการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทางรางอย่างต่อเนื่องจากการดำเนินโครงการพัฒนาต่าง ๆ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่และรถไฟสายใหม่

ภาพที่ 23 ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ปี 2568



ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook 2025

ภาพที่ 24 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ในภาพรวมและด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในช่วงปี 2566 - 2568



ที่มา: IMD World Competitiveness Yearbook 2025

4 ข้อเสนอ เชิงนโยบาย

จากข้อมูลสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในปี 2563 - 2567 พบว่า ส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย ในขณะที่มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ทั้ง 3 ส่วน ยังคงมีโครงสร้างและสัดส่วนคงเดิม โดยเฉพาะในส่วนของต้นทุนการขนส่งสินค้า และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 เพื่อให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศได้ตามเป้าหมายของแผนฯ โดยมีประเด็นการพัฒนาที่ควรเร่งดำเนินการให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ดังนี้

1

การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้น

เร่งพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานทางรางจากการเปิดให้บริการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ที่ได้มีการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ที่ใช้สำหรับการบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์ (CY) เพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) รวมทั้งดำเนินการจัดการจักร แคร่ รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า เครื่องมือยกขนสินค้าที่ Container Yard ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน ควบคู่กับการผลักดันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. และกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องเพื่อเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและเป็นผู้ให้บริการรับขนส่งสินค้าทางรางเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ



2

การยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน



เร่งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับเปลี่ยนบทบาทของการขนส่งสินค้าทางถนนให้กลายเป็น “Feeder” ในการสนับสนุนและเชื่อมโยงกับระบบขนส่งหลักรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะทางรางและทางน้ำ ตลอดจนส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการวางแผนและจัดการเส้นทางการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ และการจัดการการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhauling Management) เพื่อลดระยะเวลา ต้นทุนการขนส่งสินค้าและการใช้เชื้อเพลิงที่ไม่จำเป็น

3

การยกระดับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ (LSP) ไทย สู่ระดับสากล

ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ อาทิ ระบบติดตามสินค้าแบบเรียลไทม์ และระบบการจัดการคลังสินค้าอัตโนมัติ โดยให้การสนับสนุน SMEs ในการเข้าถึงเทคโนโลยีผ่านโครงการร่วมทุนหรือเงินสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อให้ยกระดับมาตรฐานและคุณภาพการบริการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย พร้อมทั้งพัฒนาระบบตรวจสอบคุณภาพการให้บริการทั้งในด้านความตรงต่อเวลา ความปลอดภัยของสินค้าและระดับความพึงพอใจของลูกค้า รวมทั้งพัฒนาทักษะเฉพาะด้าน อาทิ การจัดการซัพพลายเชน การบริหารคลังสินค้า



4

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics)



ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สามารถเชื่อมโยงกันในรูปแบบ Hub and Spoke ที่มีการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Centre: DC) และจุดกระจายสินค้าขนาดเล็ก (Micro-Hub) โดยมีระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นโครงข่ายหลักในกิจกรรมการขนส่ง นอกจากนี้ควรเลือกใช้ยานพาหนะ เครื่องมือเครื่องยกขน และบรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถปรับตัวรองรับแนวโน้มการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศในอนาคต

ตารางแนบ 1: มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2558 – 2567e

Appendix 1: Thailand's Logistics Cost and Logistics Cost to GDP from 2015-2024e

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

ต้นทุนโลจิสติกส์	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564r	2565r	2566p	2567e	Logistics Cost
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021r	2022r	2023p	2024e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	1,016.3	1,078.3	1,049.5	1,104.6	1,113.7	1,039.4	1,139.1	1,213.3	1,210.8	1,200.6	Transportation Cost
ทางท่อ	43.6	51.9	62.4	68.2	61.1	53.2	60.2	49.7	47.4	52.0	Pipeline
ทางราง	1.8	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	1.8	1.9	2.1	2.1	Rail
ทางถนน	590.9	631.0	559.0	567.6	564.5	517.8	518.6	531.8	558.1	513.8	Road
ทางน้ำ	220.4	224.3	233.2	243.0	238.6	233.6	275.3	311.5	286.2	287.0	Water
ทางอากาศ	36.4	39.7	42.4	46.1	42.5	13.8	14.1	32.5	35.5	42.5	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	99.8	103.9	113.7	126.0	147.3	152.6	169.9	180.0	192.1	200.1	Transport-Related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	23.4	25.4	36.7	51.8	57.7	66.5	99.1	105.9	89.3	103.0	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	724.1	743.1	880.4	924.1	972.7	978.9	1,001.1	1,084.9	1,142.0	1,122.1	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	709.2	730.1	689.0	732.3	779.4	783.1	834.2	896.4	948.4	913.7	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	14.9	13.0	191.4	191.8	193.4	195.8	167.0	188.5	193.6	208.4	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	174.0	182.1	155.2	163.1	167.8	162.3	172.1	184.8	189.2	186.7	Logistics Administration Cost
มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,914.4	2,003.5	2,085.1	2,191.8	2,254.2	2,180.6	2,312.3	2,483.0	2,542.0	2,509.4	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,373.3	16,889.2	15,649.6	16,186.6	17,378.0	17,954.7	18,578.8	Gross Domestic Product (GDP)

หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP

Unit: Percent to GDP

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564r	2565r	2566p	2567e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.4	7.4	6.7	6.8	6.6	6.6	7.0	7.0	6.7	6.5	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	5.2	5.1	5.7	5.6	5.8	6.3	6.2	6.2	6.4	6.0	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	13	13	10	10	10	10	11	11	11	10	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	13.9	13.8	13.4	13.4	13.4	13.9	14.3	14.3	14.2	13.5	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.

ตารางแบบ 2: ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2558 – 2567e

Appendix 2: Transportation Cost to GDP by Components from 2015-2024e

หน่วย: ร้อยละต่อ GDP Unit: Percent to GDP

ต้นทุนโลจิสติกส์	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564r	2565r	2566p	2567e	Logistics Cost
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021r	2022r	2023p	2024e	
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7.4	7.4	6.7	6.8	6.6	6.6	7.0	7.0	6.7	6.5	Transportation Cost
ทางท่อ	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.4	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	4.3	3.6	3.5	3.3	3.3	3.2	3.1	3.1	2.8	Road
ทางน้ำ	1.6	1.5	1.5	1.5	1.4	1.5	1.7	1.8	1.6	1.5	Water
ทางอากาศ	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	0.7	0.7	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	1.1	1.1	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.4	0.6	0.6	0.5	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. 2558 – 2567e

Appendix 3: Trends of Logistics Costs Growth and GDP between 2015-2024e

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

ต้นทุนโลจิสติกส์	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564r	2565r	2566p	2567e	Logistics Cost
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021r	2022r	2023p	2024e	
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	2.1	6.1	-2.7	5.3	0.8	-7.3	10.3	6.5	-0.2	-0.8	Transportation Cost
ทางท่อ	-12.2	19.1	20.4	9.1	-10.4	-12.9	13.2	-17.6	-4.5	9.6	Pipeline
ทางราง	3.0	13.3	0.7	-3.0	-4.1	-6.5	-1.5	2.4	14.3	-0.7	Rail
ทางถนน	2.4	6.8	-11.4	1.5	-0.5	-8.3	0.1	2.5	5.0	-7.9	Road
ทางน้ำ	7.5	1.8	3.9	4.2	-1.8	-5.0	21.4	13.2	-8.1	0.3	Water
ทางอากาศ	-7.9	9.1	6.8	8.7	-7.7	-67.7	2.8	130.1	9.0	19.9	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	1.9	4.1	9.4	10.8	16.9	3.6	11.3	6.0	6.7	4.2	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	-2.5	8.5	44.1	41.2	11.4	15.3	48.9	6.9	-15.7	15.4	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	1.8	2.6	18.5	5.0	5.3	0.6	2.3	8.4	5.3	-1.7	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	1.8	2.9	-5.6	6.3	6.4	0.5	6.5	7.5	5.8	-3.7	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนบริหารคลังสินค้า	3.5	-12.8	1,371.2	0.2	0.8	1.2	-14.7	12.9	2.7	7.6	Warehousing Costs
ต้นทุนการบริหารจัดการ	2.0	4.6	-14.8	5.1	2.8	-3.6	6.4	7.4	2.4	-1.3	Logistics Administration Cost
ต้นทุนโลจิสติกส์รวม	2.0	4.7	4.1	5.1	2.8	-3.6	6.4	7.4	2.4	-1.3	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	3.9	5.9	6.4	5.7	3.2	-7.3	3.4	7.4	3.3	3.5	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.
หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง
p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น
e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ
ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา มีการปรับปรุงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ตามผลการศึกษาโครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย 2562 สศช.

Source: NESDC

ตารางแนบ 4: มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2558 – 2567e

Appendix 4: Thailand's Economics Value Added from Logistics activities from 2015-2024e

หน่วย: พันล้านบาท

Unit: Billion Baht

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564r	2565r	2566p	2567e	Economic Value Added
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021r	2022r	2023p	2024e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	31.4	52.5	48.3	52.1	46.8	40.5	46.4	39.9	38.7	40.3	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	0.4	0.8	0.8	12	1.0	1.0	0.5	1.1	1.0	1.1	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	135.9	139.4	146.6	149.0	152.9	142.7	144.7	151.1	161.3	159.0	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	105.5	107.8	111.3	115.7	115.4	109.2	112.4	125.6	125.5	130.9	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	30.2	35.9	39.9	43.0	39.8	15.5	15.0	23.6	23.1	27.9	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	56.6	59.2	64.8	74.9	84.4	86.7	102.9	104.9	106.2	110.4	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	15.7	19.7	24.9	30.5	37.2	47.2	68.7	70.6	72.2	77.8	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	9.1	8.4	8.5	8.5	8.6	8.7	7.4	8.3	8.5	9.2	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	384.8	423.7	445.1	474.9	486.1	451.3	498.1	525.1	536.4	556.6	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,373.3	16,889.2	15,649.6	16,186.6	17,378.0	17,954.7	18,578.8	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ

ตารางแนบ 5: อัตราการขยายตัวของมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2558 – 2567e

Appendix 5: Trends of Economics Value Added from Logistics Activities between 2015-2024e

หน่วย: ร้อยละต่อปี

Unit: Percent

มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564r	2565r	2566p	2567e	Economic Value Added
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021r	2022r	2023p	2024e	
การขนส่งสินค้าทางท่อ	-13.0	67.2	-8.1	7.9	-10.2	-13.5	14.7	-14.1	-3.1	4.1	Pipeline
การขนส่งสินค้าทางราง	-30.5	97.2	9.7	51.1	-18.2	-2.7	-44.4	110.5	-10.2	10.6	Rail
การขนส่งสินค้าทางถนน	14.2	2.6	0.7	1.6	2.6	-6.7	1.4	4.4	6.8	-1.4	Road
การขนส่งสินค้าทางน้ำ	6.7	2.2	3.2	4.0	-0.3	-5.4	2.9	11.8	-0.1	4.3	Water
การขนส่งสินค้าทางอากาศ	4.9	18.9	11.3	7.7	-7.4	-61.1	-3.2	57.3	-1.9	20.4	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	1.8	4.6	9.4	15.6	12.8	2.7	18.7	1.9	1.2	3.9	Transport-related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	6.2	25.2	26.7	22.3	22.0	26.8	45.6	2.8	2.2	7.8	Parcel Services
การเก็บรักษาสินค้า	3.6	-7.6	1.0	0.3	0.4	1.3	-15.2	12.7	2.2	8.8	Warehousing
มูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจรวม	6.1	10.1	3.5	6.7	2.4	-7.1	10.3	5.4	2.2	3.8	Total Economics Value Added
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	3.9	5.9	6.4	5.7	3.2	-7.3	3.4	7.4	3.3	3.5	Gross Domestic Product (GDP)

ที่มา สศช.

Source: NESDC

หมายเหตุ : r หมายถึง ข้อมูลปรับปรุงย้อนหลัง

p หมายถึง ข้อมูลเบื้องต้น

e หมายถึง ข้อมูลประมาณการ



คณะทำงาน ต้นทุนโลจิสติกส์

กองบัญชาประชาชนชาติ
กองงบลงทุนรัฐวิสาหกิจ
กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

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

MORE INFORMATION

962 ถนนกรุงเกษม แขวงวัดโสมนัส
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
Tel 0 2280 4085 ext. 5710, 5712, 5715, 5721
และ 5723
E-mail : logistic@nesdc.go.th
Website : bit.ly/Logisticsreport_2567