

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (สิงหาคม 2568)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	46,816
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	319 ▲ 16.0%
ปิดกิจการ	73 ▼ -37.1%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หนวดยานขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(57.37%)	▲ 47.6%
การขนส่งสินค้าทางน้ำ (49321)	(11.60%)	▼ -7.5%
ตัวแทนดำเนินการพิธีการศุลกากร (52292)	(8.46%)	▲ 3.8%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ส.ค. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
ตัวแทนดำเนินการพิธีการศุลกากร (52292)	467.86 (2.49%)
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	441.49 (2.35%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	382.93 (2.04%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ส.ค. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 46,816 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 319 ราย เพิ่มขึ้น 16.0% และปิดกิจการ 73 ราย ลดลง 37.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 183 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 47.6% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ส.ค. 2568)** มูลค่า 2,753.04 ล้านบาท คิดเป็น 14.63% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน เนเธอร์แลนด์ แอนทิลีส สิงคโปร์ เนเธอร์แลนด์ และฮ่องกง ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ ตัวแทนดำเนินการพิธีการศุลกากร คิดเป็น 2.49% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

พัฒนาการการขนส่งทางรางและทางน้ำในอาเซียนและจีน

เส้นทาง**รถไฟลาว-จีน**ได้เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเกษตรเข้าสู่จีน โดยเฉพาะทุเรียนที่มีปริมาณนำเข้าในช่วงฤดูการของปี 2568 เพิ่มขึ้นถึง 91% จากช่วงฤดูการของปี 2567 คิดเป็นปริมาณกว่า 150,000 ตัน ผ่านระบบขนส่งควบคุมอุณหภูมิและเครือข่ายผสมผสานทางรางและถนน 5 สาย ที่กระจายสู่มณฑลเสฉวนและเมืองใหญ่ของจีน

นอกจากนั้น **จีนและลาว** ได้ผลักดันความร่วมมือเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างกัน โดยท่าบกท่ามาแล้งของลาวและนครคุนหมิงของจีน ร่วมกันเสนอจะจัดตั้งคณะทำงานร่วมเพื่อปรับลดค่าธรรมเนียมสำหรับการขนส่งสินค้าปริมาณมาก จัดทำระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลสินค้า และวางแผนพัฒนาท่าบกแห่งใหม่ที่เมืองโมฮาน เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง การเพิ่มความคล่องตัวของห่วงโซ่อุปทาน และการยกระดับบทบาทของลาวในการเป็นศูนย์กลางการค้าสำคัญเชื่อมโยงระหว่างจีนกับอาเซียน

ทรรดไฟแห่งประเทศไทยได้ขยายความร่วมมือในการขนส่งทางรถไฟกับ**มาเลเซีย** บนเส้นทาง The Asean Express ที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางรางจากรัฐสลังงอร์ของมาเลเซีย ไปยังมหานครจงชิ่งของจีนได้ภายใน 14 วัน จากทางเรือที่ใช้เวลาถึง 3 สัปดาห์ และลดต้นทุนการขนส่งได้ถึง 30% จากต้นทุนการขนส่งทางถนน ทั้งนี้ ไทยและมาเลเซียใช้รางรถไฟขนาด 1 เมตร เท่ากัน ทำให้การเดินรถไฟระหว่างกันเป็นไปอย่างสะดวก

ส่วน**จีน** ด้านรถไฟนานาชาติกุ้ยหยาง มณฑลกุ้ยโจว ได้เปิดให้บริการขบวนรถไฟ-เรือเชื่อมอ่าวเป่ย์ปัตามตาราง 8-9 ขบวนต่อเดือน พร้อมทั้งเชื่อมต่อกับท่าเรือชินโจว ซึ่งเป็นท่าเรืออัตโนมัติเต็มรูปแบบ และได้เปิดเส้นทางขนส่งยางพารานำเข้าจากไทยและมาเลเซียโดยเฉพาะ

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, Xinhua, กรุงเทพธุรกิจ, ไซเบอร์ไทย, Business News Australia, Vientiane times

ทางด้าน**เวียดนาม** กลุ่มบริษัท Vingroup ได้ประกาศลงทุนโครงการท่าเรือและศูนย์โลจิสติกส์นาม โด เซ็น (Nam Do Son) ในนครโฮฟอง มูลค่ารวมกว่า 14.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ บนพื้นที่ประมาณ 4,400 เฮกตาร์ มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือน้ำลึกในภาคเหนือของเวียดนาม รองรับปริมาณสินค้าที่ขยายตัวเฉลี่ยปีละ 12-15% และการยกระดับนครโฮฟองให้เป็นศูนย์กลางการผลิตและโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค

สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงเวียนนา รวมถึงสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงเวียนนา ร่วมกับรัฐบาล**สโลวีเนีย** ได้จัดกิจกรรม "Thailand-Slovenia Advancing Economic Partnership for the Future" เพื่อผลักดันการใช้ท่าเรือโคเปอร์ (Koper) ของสโลวีเนียให้เป็นประตูการกระจายสินค้าไทยสู่ยุโรปกลางและยุโรปตะวันออกของไทย ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้า ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเมื่อเทียบกับท่าเรือหลักทางตอนเหนือของยุโรป และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดยุโรป

ผลกระทบจากมาตรการทางการค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ
หน่วยงานไปรษณีย์ของ**ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์** ประกาศระงับการให้บริการจัดส่งพัสดุไปยังสหรัฐฯ และดินแดนในเขตศุลกากรสหรัฐฯ เป็นการชั่วคราว ภายหลังสหรัฐฯ ยกเลิกข้อยกเว้นภาษีขั้นต่ำ (de minimis) และกำหนดให้ต้องระบุแหล่งกำเนิดสินค้า รวมถึงชำระภาษีล่วงหน้าผ่านผู้ให้บริการที่ได้รับอนุญาต ทั้งนี้ **ไปรษณีย์ไทย**เองก็จะให้บริการจัดส่งพัสดุไปสหรัฐฯ ด้วยเช่นกัน ตั้งแต่วันที่ 22 สิงหาคม 2568 คงเหลือการส่งจดหมายและเอกสาร และบริการขนส่งเชิงธุรกิจ เช่น Courier Post



ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (สิงหาคม 2568)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,111,133.64**
สัดส่วน **60.0%**
การเติบโต (YoY) ▼ **-10.7%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน (22.3%)	▼ -3.2%
	สหรัฐอเมริกา (12.4%)	▼ -7.6%
	ญี่ปุ่น (9.6%)	▼ -11.7%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(75.8%)	▼	-9.8%
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(8.7%)	▼	-11.0%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(6.1%)	▼	-20.1%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(7.7%)	▼ -10.2%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(2.4%)	▲ 21.5%
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (271019)	(1.6%)	▼ -24.5%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **567,285.81**
สัดส่วน **30.6%**
การเติบโต (YoY) ▲ **30.6%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
 จีน	(19.2%)	▲	82.7%
 สหรัฐอเมริกา	(16.8%)	▲	7.8%
 ไต้หวัน	(14.9%)	▲	133.2%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
สนามบินสุวรรณภูมิ	(97.1%)	▲	27.7%
สนามบินดอนเมือง	(2.4%)	▲	1,487.6%
สนามบินภูเก็ต (ศก.4)	(0.3%)	▲	39.2%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(14.2%)	▲	411.0%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(7.9%)	▼	-5.9%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(6.6%)	▲	93.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **159,545.32**
สัดส่วน **8.6%**
การเติบโต (YoY) ▼ **-13.9%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน (29.1%)	▲ 5.4%
	มาเลเซีย (17.2%)	▼ -5.5%
	ลาว (14.5%)	▲ 0.8%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(28.6%)	▲	7.7%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(24.0%)	▲	32.6%
ด้านศุลกากรปางดงเบชาร์ท (ศก.4)	(9.0%)	▲	16.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.8%)	▲	2.6%
ทุเรียนสด (081060)	(4.5%)	▼	-10.7%
เครื่องประดับอื่น ๆ (711319)	(3.2%)	▲	119.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,968.08**
สัดส่วน **0.16%**
การเติบโต (YoY) ▲ **37.1%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
	จีน	(90.0%)	▲ 67.2%
	ญี่ปุ่น	(2.1%)	▼ -12.6%
	เยอรมนี	(1.7%)	▲ 376.9%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด้านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(51.6%)	▲	506.2%
ด้านศุลกากรปางดงเบชาร์ท (ศก.4)	(48.4%)	▼	-24.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	ส่วนแบ่ง (33.2%)	การเติบโต (YoY) ▲ 463.8%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(18.3%)	▲ 395.8%
ปุ๋ยเคมีผสมอื่น ๆ (310559)	(14.1%)	▲ 418.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



เจาะลึกประเด็นสำคัญ

การขนส่งสินค้าอันตราย

- ปัจจุบันการขนส่งสินค้าอันตรายมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยข้อมูลวิจัยจาก Mordor Intelligence คาดการณ์ว่า ในปี 2568 มูลค่าตลาดโลจิสติกส์สินค้าอันตรายจะมีมูลค่าประมาณ 2.75 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ และมูลค่าตลาดจะเติบโตเป็น 3.69 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2573 โดยจะเติบโตที่อัตราเฉลี่ย 6.08% (CAGR) ต่อปี ระหว่างปี 2568 – 2573
- การขนส่งสินค้าอันตรายมีการบังคับใช้ระเบียบกฎหมายสากลตามข้อตกลงยุโรปว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road: ADR) ซึ่งจัดทำขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติสำหรับยุโรป (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) โดยข้อกำหนดนี้มีการจำแนกสินค้าอันตรายออกเป็น 9 ประเภท ตลอดจนข้อกำหนดการใช้บรรจุภัณฑ์มาตรฐานองค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) การติดป้ายและฉลากอันตราย และการจัดทำแผนฉุกเฉิน
- ข้อตกลง ADR ไม่เพียงแต่เป็นข้อกำหนดประเภทของวัตถุอันตรายในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน แต่ถูกนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวัตถุอันตรายสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายในประเภทอื่น ๆ ทั้งทางราง ทางอากาศ และทางทะเล ซึ่งถูกนำไปปฏิบัติทั้งในระดับสากล และในระดับประเทศ รวมถึงในประเทศไทย

สินค้าอันตราย 9 ประเภทตามนิยามของ ADR ได้แก่

 1. วัตถุระเบิด ดอกไม้ไฟ กระสุนปืน	 2. ก๊าซ ออกซิเจน ก๊าซปิโตรเลียมเหลว ก๊าซคลอรีน ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	3. ของเหลวไวไฟ น้ำมันเชื้อเพลิง (ดีเซล เบนซิน) กิโนลีนแอลกอฮอล์ 
 4. ของแข็งไวไฟ ไม้ขีดไฟ ฟอสฟอรัสขาว โซเดียม	5. สารออกซิไดส์และสารอินทรีย์เปอร์ออกไซด์ 	 6. สารพิษและสารติดเชื้อ ยาปราบศัตรูพืช ของเสียทางการแพทย์
 7. วัสดุกับมันตรังสี ยูเรเนียม โคบอลต์-60	 8. สารกัดกร่อน กรดเกลือ กรดกำมะถัน	9. วัตถุอันตรายเบ็ดเตล็ด น้ำแข็งแห้ง เซลล์แบตเตอรี่ 

ผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่งสินค้าอันตราย

- ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ส่ง (Consignor):** จำแนกประเภทสินค้าอันตรายและระบุความเป็นอันตรายตามข้อกำหนด ADR จัดเตรียมเอกสารใบกำกับกับการขนส่งวัตถุอันตราย/ใบรับรองการบรรจุลงตู้คอนเทนเนอร์
- ผู้บรรจุหีบห่อ (Packer) หรือผู้บรรจุสารลงภาชนะบรรจุ (Filler):** ทำเครื่องหมายติดฉลากที่ภาชนะบรรจุสินค้าอันตราย และใช้ภาชนะบรรจุตามที่ ADR กำหนด
- ผู้ประกอบการขนส่ง (Carrier):** กำกับดูแลให้ภาชนะและพาหนะขนส่งที่นำมาใช้เป็นไปตามมาตรฐานที่รับรอง จัดใบกำกับกับการขนส่งวัตถุอันตรายและเอกสารที่จำเป็น และจัดเตรียมพนักงานขนส่งที่มีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด
- พนักงานขนส่ง/พนักงานขับรถ (Driver):** ตรวจสอบเอกสารกำกับกับการขนส่ง ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ จัดเตรียมเอกสารประจำตัว อาทิ หนังสือรับรองผ่านการอบรมการขับรถวัตถุอันตราย
- ผู้รับสินค้าอันตราย (Consignee):** ตรวจสอบรับสินค้าตรงตามเอกสารกำกับกับการขนส่ง ผู้รับสินค้าต้องไม่เลื่อนเวลาการรับสินค้า โดยไม่มีเหตุจำเป็น และจะต้องพิสูจน์ว่าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด ADR ที่เกี่ยวข้องกับผู้รับสินค้าหลังการขนถ่ายสินค้าเสร็จสิ้นแล้ว



เจาะลึกประเด็นสำคัญ

เกร็ดความรู้: การขนส่งสินค้าอันตรายในการขนส่งประเภทต่าง ๆ

การขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน

- มากกว่า 50% ของการขนส่งสินค้าอันตรายในยุโรปเป็นการขนส่งทางถนน ซึ่งการขนส่งสินค้าอันตรายนิยมใช้รูปแบบการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีความยืดหยุ่นและสามารถเข้าถึงพื้นที่ปลายทางได้สะดวก
- สำหรับประเทศไทย ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนต้องปฏิบัติตามแนวทางกฎหมาย ADR โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายในไทยหลายหน่วยงาน อาทิ คณะกรรมการวัตถุอันตราย กรมการขนส่งทางบก กรมธุรกิจพลังงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม โดยมีตัวอย่างข้อกำหนดในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดประเภทหรือชนิดและลักษณะการบรรจุวัตถุอันตรายที่ผู้ขับรถต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 พ.ศ. 2553 เช่น กำหนดให้ผู้ขับรถบรรทุกทุกสินค้าที่เป็นวัตถุอันตรายทั้ง 9 ประเภท ต้องมีหนังสือรับรองการขับรถวัตถุอันตรายควบคู่กับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถชนิดที่ 4 ซึ่งการจะได้รับหนังสือรับรองฯ ต้องผ่านการอบรมและทดสอบจากหน่วยงานที่ได้รับมอบหมาย

การขนส่งสินค้าอันตรายทางราง

- ในยุโรป การขนส่งสินค้าอันตรายทางรางมีสัดส่วนประมาณ 8% – 10% ของการขนส่งสินค้าทางรางทั้งหมด หรือประมาณ 70–90 ล้านตันต่อปี ซึ่งการขนส่งทางรางมีความเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าอันตรายในปริมาณมาก และระยะทางไกล โดยเฉพาะผลิตภัณฑ์ประเภทน้ำมัน ปิโตรเคมี และก๊าซ เนื่องจากสามารถรองรับปริมาณได้มาก และมีความปลอดภัยสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ
- การขนส่งสินค้าอันตรายทางรางอยู่ภายใต้การดูแลขององค์การระหว่างรัฐบาลเพื่อการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail: OTIF) โดยมีกฎหมายสากลที่บังคับใช้กับการขนส่งทางราง คือ Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID) ซึ่งครอบคลุมเรื่องการจำแนกประเภทสินค้าอันตราย การติดป้ายและฉลากอันตราย และการจัดทำเอกสารกำกับขนส่ง
- ประเทศไทยกำกับดูแลโดยกรมการขนส่งทางราง ภายใต้มาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ (มขร. - O - 001 – 2565) ซึ่งมีข้อกำหนดครอบคลุมหลายด้าน อาทิ เงื่อนไขการขนส่ง การบรรจุ การขนถ่ายและการขนย้าย รวมถึงการประกอบและการทดสอบบรรจุภัณฑ์ แท็งก์ และคอนเทนเนอร์แบบเทกอง เป็นต้น

การขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ

- ปัจจุบัน ทั่วโลกมีการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศมากกว่า 125 ล้านครั้งต่อปี ซึ่งสินค้าอันตรายที่เป็นที่นิยมในการขนส่งทางอากาศ คือแบตเตอรี่ลิเธียม โดยความต้องการปริมาณแบตเตอรี่ลิเธียมทั่วโลกเติบโตขึ้นประมาณ 30% ต่อปี
- การขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศระหว่างประเทศอยู่ภายใต้การดูแลของ 2 หน่วยงานสำคัญในระดับสากล ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และสมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ โดยมีข้อบังคับที่กำหนดของหน่วยงาน เช่น เงื่อนไขด้านปริมาณหรือจำนวนของสินค้าอันตรายที่สายการบินสามารถรับขนได้ และข้อกำหนดด้านบรรจุภัณฑ์ เครื่องหมายและฉลาก เป็นต้น
- ประเทศไทยกำกับดูแลโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งกำหนดให้บุคลากรทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งสินค้า (Shipper) สายการบิน ตัวแทนรับ-ส่งสินค้า (Forwarder) หรือเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดิน ต้องผ่านการอบรมการจัดการสินค้าอันตราย (DG Training) ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

การขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล

- การขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลทั่วโลกมีสัดส่วนประมาณ 10% ของเรือบรรทุกสินค้าทั้งหมดที่ขนส่งทางทะเล โดยตัวอย่างสินค้าอันตรายที่มีการขนส่งทางทะเล อาทิ น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติเหลว (LNG) และเคมีภัณฑ์
- การขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งมีข้อกำหนดในหลายด้าน อาทิ บรรจุภัณฑ์ และกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการแยกเก็บสินค้า (segregation rules)
- ประเทศไทยกำกับดูแลโดยกรมเจ้าท่า ซึ่งมีข้อกำหนดสำคัญในการขนส่งสินค้าอันตรายทางเรือในระเบียบการทำเรือแห่งประเทศไทย อาทิ ผู้ที่จะส่งสินค้าอันตรายด้วยเรือจะต้องแจ้งข้อมูลสินค้าอันตรายล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 ชั่วโมง ก่อนเรือเข้าเทียบท่าต้องแนบเอกสารกำกับขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (Dangerous Goods Manifest) และใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ทุกครั้ง และสินค้าอันตรายที่จัดอยู่ในกลุ่มร้ายแรงต้องมีการขนถ่ายออกจากเรือทันทีที่เทียบท่า

