

### ฉบับพอร์โลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (มกราคม 2568)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	<b>45,088</b>	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	353	▼ -5.6%
ปิดกิจการ	58	▼ -1.7%

\* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด  
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)		
	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(51.84%)	▲ 6.4%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(13.88%)	▼ -22.2%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(9.35%)	▼ -23.3%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ม.ค. 2568  
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (49339)	2,489.36	(31.01%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	1,514.46	(18.86%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	1,302.03	(16.22%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ม.ค. 2568  
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 45,088 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 353 ราย ลดลง 5.6% และปิดกิจการ 58 ราย ลดลง 1.7% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 183 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 6.4% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค. 2568)** มูลค่า 8,028.82 ล้านบาท คิดเป็น 13.52% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น ฮ่องกง เกาหลีใต้ และสิงคโปร์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น คิดเป็น 31.01% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### ประเด็นที่น่าสนใจ

#### พัฒนาการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของไทยและประเทศในเอเชีย

การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งแก้ปัญหาที่กระทบต่อการขนส่งสินค้าในบริเวณสถานีบรรจุและแยกสินค้าคลังลาดกระบัง (Latkrabang Inland Container Depot: ICD) รวมถึงการขนส่งสินค้าทางรถไฟภายในท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator: SRTO) โดยตั้งเป้าหมายการขยายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างจุดทั้งสองให้ได้เพิ่มขึ้นจากวันละ 24 ขบวน เป็นวันละ 30 ขบวน เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของภาคธุรกิจได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีของไทยยังได้อนุมัติในหลักการสำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2 เส้นทางนครราชสีมา – หนองคาย แล้ว

ในส่วนของ**กัมพูชา** ล่าสุด การก่อสร้างท่าอากาศยานเตโชระยะที่ 1 มีความคืบหน้าถึง 94% แล้ว และคาดว่าจะพร้อมเปิดให้บริการภายในเดือนกรกฎาคม 2568 นี้ โดยท่าอากาศยานดังกล่าวเป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่ พร้อมรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินขนาดใหญ่และเครื่องบินระยะไกลได้ โดยตั้งอยู่ห่างจากกรุงพนมเปญเพียง 19 กิโลเมตร จึงคาดว่าหากการพัฒนาท่าอากาศยานดังกล่าวแล้วเสร็จจะเป็นอีกหนึ่งจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

นอกจากนั้น มณฑลसानซีของ**จีน**ได้ประกาศแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง และทางอากาศ ซึ่งอาจเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางดังกล่าวในการขนส่งและกระจายสินค้าต่อไป

#### สถานการณ์การขนส่งสินค้าทางเรือรอบโลก

สถานการณ์การเจรจาสัญญาจ้างแรงงานฉบับใหม่ระหว่างสหภาพแรงงานท่าเรือและผู้ประกอบการท่าเรือสำคัญของ**สหรัฐฯ** คลี่คลายลงทันตามกำหนด ทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือผ่านท่าฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ กลับสู่ภาวะปกติ โดยทั้งสองฝ่ายสามารถสรุปผลร่างสัญญาฉบับใหม่ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ต่อไปอีกเป็นเวลา 6 ปี ทั้งนี้ เนื้อหาของร่างสัญญาดังกล่าวยังไม่มีการเปิดเผย เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการภายในของทั้งสองฝ่าย ซึ่งคาดว่า ร่างสัญญาดังกล่าวจะกำหนดให้เกิดความยืดหยุ่นและสมดุลระหว่างการจ้างงานและการปรับใช้เทคโนโลยีอัตโนมัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

ทางด้าน**แอฟริกา** สายเดินเรือสำคัญของโลก 2 ราย ได้แก่ MSC และ MAERSK ได้ประกาศมาตรการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม port congestion surcharged จากค่าระวางเรือปกติกับเรือที่จะขนส่งสินค้ามายังแอฟริกาเพิ่มเติมตั้งแต่วันที่ 13 มกราคม 2568 ในอัตรา 500 USD ต่อตู้ ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมกึ่งใต้และคานาแลอ์ของท่าเรือในแอฟริกา ส่งผลให้การขนส่งทางเรือผ่านแอฟริกาอาจมีต้นทุนสูงขึ้น

ส่วนใน**ยุโรป** มีรายงานว่าท่าเรือกดันด์สก์ (Port of Gdansk) ของโปแลนด์ ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 5 ของยุโรปเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการเป็นช่องทางสำคัญในการขนส่งสินค้าเข้าสู่ยูเครน และในปี 2567 ท่าเรือดังกล่าวรองรับการขนส่งสินค้าถึง 69.78 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 26% จากปี 2566 นอกจากนี้รัฐบาลโปแลนด์ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าเรือแห่งต่าง ๆ ของประเทศอย่างมาก โดยในปี 2568 ได้จัดสรรงบประมาณกว่า 20,000 ล้านบาท เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางเรือ ทำให้โปแลนด์อาจเป็นอีกจุดสำคัญของการขนส่งในยุโรปตะวันออกและทะเลบอลติก

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, เดลินิวส์ ออนไลน์, CNBC, PBS News, Euroweeklynews



### ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

## มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มกราคม 2568)



### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,130,019.28**  
 สัดส่วน **62.8%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 5.3%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(23.1%)	▲ 16.0%
	สหรัฐอเมริกา	(12.4%)	▲ 28.0%
	ญี่ปุ่น	(10.0%)	▲ 1.1%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(75.9%)	▲ 8.0%
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(9.3%)	▲ 1.4%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(7.4%)	▲ 8.6%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(8.5%)	▼ -3.4%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.8%)	▲ 58.1%
เครื่องปรับอากาศ (841510)	(1.7%)	▲ 28.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **490,816.53**  
 สัดส่วน **27.3%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 24.3%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	สหรัฐอเมริกา	(16.4%)	▲ 17.6%
	จีน	(14.7%)	▲ 23.2%
	ไต้หวัน	(8.5%)	▼ -27.0%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(95.7%)	▲ 19.4%
สนามบินดอนเมือง	(3.8%)	▲ 9,680.6%
ท่าอากาศยานภูเก็ต(ศก.4)	(0.2%)	▲ 33.5%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(8.9%)	▼ -29.0%
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(5.8%)	▲ 108.0%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(5.1%)	▲ 40.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **165,903.58**  
 สัดส่วน **9.2%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -1.5%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(21.0%)	▲ 9.3%
	ลาว	(15.1%)	▼ -2.1%
	มาเลเซีย	(15.0%)	▲ 2.2%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(24.2%)	▲ 4.7%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(16.5%)	▼ -8.4%
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(7.7%)	▲ 17.0%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (271019)	(2.9%)	▲ 12.0%
หน่วยความจำอื่น ๆ (852329)	(2.7%)	▲ 39.0%
ก๊าซธรรมชาติ (271121)	(2.6%)	▼ -18.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,618.71**  
 สัดส่วน **0.15%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 133.8%**

#### ตลาดสำคัญ\* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(85.7%)	▲ 150.1%
	เกาหลีใต้	(3.9%)	▲ 59.6%
	สหรัฐอเมริกา	(3.6%)	▲ 373.8%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(82.8%)	▲ 103.6%
ด้านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(17.2%)	▲ 1,184.0%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(51.7%)	▲ 228.1%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(24.1%)	▲ 11.9%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(10.3%)	▲ N/A

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



## Highlight ประเด็นสำคัญ

### แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์ปี 2568



- รายงานวิจัยจาก SCB EIC เผยว่า ในปี 2568 ธุรกิจโลจิสติกส์ยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องท่ามกลางความผันผวนที่เพิ่มสูงขึ้นจากแรงกดดันของเศรษฐกิจโลกที่ขยายตัวชะลอลง และความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ รวมถึงการกีดกันทางการค้าที่รุนแรงขึ้น โดยคาดว่า ปี 2568 รายได้ของผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์จะเติบโตชะลอตัวอยู่ที่ 3.4% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และมีมูลค่าอยู่ที่ 9 แสนล้านบาท

### เทรนด์ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามองในปี 2568

#### 1. โลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics)

- เทรนด์โลจิสติกส์สีเขียว (Green logistics) เป็นเทรนด์ที่ทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญ โดยมีเป้าหมายเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในภาคการขนส่ง
- แนวทางการดำเนินการของ Green Logistics เช่น การใช้งานยานยนต์ไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicles : ZEVs) การใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการใช้พลังงานสะอาดในคลังสินค้ากับศูนย์กระจายสินค้า

#### 2. การพัฒนาของธุรกิจคลังสินค้า

- ระบบคลังสินค้าในปี 2568 มีแนวโน้มนำเทคโนโลยีมาใช้มากขึ้น เช่น การใช้ระบบอัตโนมัติ (Automation) และการใช้ระบบคลังสินค้าที่เชื่อมโยงกัน (Connected Inventory) เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลสินค้าคงคลังแบบเรียลไทม์
- ธุรกิจคลังสินค้าเริ่มมองหาแนวทางการกระจายสินค้าที่สามารถขนส่งไปยังหลายภูมิภาคได้พร้อมกัน เช่น การใช้ระบบ TMS (Transportation Management System) หรือระบบบริหารจัดการการขนส่งผ่านระบบดิจิทัล ที่ช่วยควบคุมและติดตามการขนส่งสินค้า รวมถึงการจัดตารางการขนส่ง และการเลือกเส้นทางขนส่งที่เหมาะสม

#### 3. ทัศนวิสัยในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Visibility - SCV)

- ทัศนวิสัยในห่วงโซ่อุปทาน หรือ SCV คือ ความสามารถในการมองเห็นข้อมูลสถานะของสินค้าในทุกขั้นตอนของห่วงโซ่อุปทาน ทำให้ผู้ประกอบการและลูกค้าสามารถติดตามความเคลื่อนไหวของสินค้าตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ซึ่งจะช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นและความโปร่งใสในระบบการจัดการ และลดข้อผิดพลาดในการบริหารจัดการ
- SCV มีการใช้เทคโนโลยี เช่น Blockchain IOT และ sensor ในการบันทึกและติดตามข้อมูลการเคลื่อนไหวของสินค้า

#### 4. การสร้างห่วงโซ่อุปทานที่ทนทานต่อวิกฤต (Antifragile Supply Chain)

- ลักษณะของการสร้างห่วงโซ่อุปทานที่ทนทานต่อวิกฤต เช่น การมีแผนรับมือความเสี่ยงที่สามารถปรับเปลี่ยนได้ทันเหตุการณ์ และการกระจายความเสี่ยง โดยไม่พึ่งพาพันธมิตรทางธุรกิจเพียงรายเดียว และการใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ซึ่งหมายถึง การใช้ประเภทการขนส่งแบบต่าง ๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง
- การสร้างห่วงโซ่อุปทานที่ทนทานต่อวิกฤต จะทำให้ธุรกิจสามารถเติบโตได้อย่างมั่นคง แม้ต้องเผชิญกับภาวะไม่แน่นอน โดยผู้ประกอบการต้องทำความเข้าใจในความเสี่ยงและจุดอ่อนในระบบโลจิสติกส์ที่ใช้ และหาแนวทางลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

#### 5. การเติบโตของการขนส่งห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)

- ปัจจุบันการขนส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร อาหาร และเครื่องดื่ม ใช้การขนส่งห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) หรือระบบการขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ เพื่อรักษาคุณภาพสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิและความชื้น โดย Cold Chain Logistics มีแนวโน้มเติบโตตามการขยายตัวของธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม
- นอกจากนี้ ตลาดผลิตภัณฑ์อาหารจากพืช (Plant-Based) ในโลกกำลังเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคาดว่าจะมีมูลค่า 1.62 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2573 โดยผลิตภัณฑ์ในกลุ่มนี้มักจำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งแบบ Cold Chain ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ Cold Chain จึงควรวางแผนรองรับการเติบโตของธุรกิจผลิตภัณฑ์อาหาร Plant-Based



## Highlight ประเด็นสำคัญ

### เทรนด์ธุรกิจโลจิสติกส์ปี 2568



#### 6. การใช้เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ Log-tech (Logistics Technology)

- การใช้เทคโนโลยีกับระบบโลจิสติกส์ช่วยยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ โปร่งใส และช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการขนส่ง
- ตัวอย่างเทรนด์การใช้เทคโนโลยีกับธุรกิจโลจิสติกส์ เช่น การใช้ AI ในการวิเคราะห์และคาดการณ์อุปสงค์และอุปทาน และการตัดสินใจในการขนส่งสินค้า และการใช้โดรนขนส่งสินค้า เป็นต้น



#### 7. แนวโน้มของการใช้เทคโนโลยี ยกระดับพิธีการศุลกากร

- ในหลายประเทศมีการใช้เทคโนโลยียกระดับพิธีการศุลกากร เช่น สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา เริ่มใช้ AI และแพลตฟอร์มดิจิทัลในการตรวจสอบเอกสารศุลกากร โดยใช้ AI วิเคราะห์ข้อมูลสินค้า เพื่อคัดแยกสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง และลดการลักลอบนำเข้าสินค้าผิดกฎหมาย ตลอดจนลดระยะเวลาและกระบวนการตรวจสอบสินค้าที่ได้รับการรับรองล่วงหน้าก่อนสินค้าถึงชายแดน (Pre-Clearance) ซึ่งช่วยลดภาระของเจ้าหน้าที่ศุลกากร



#### 8. การขยายตัวของ E-commerce และการจัดส่ง ขั้นสุดท้าย (Last-mile Delivery)

- ในปี 2567 ยอดขาย E-commerce ทั่วโลกเพิ่มขึ้น 8.4% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า การเติบโตของ E-commerce ส่งผลให้ระบบโลจิสติกส์ต้องปรับตัวเพื่อรองรับปริมาณการสั่งซื้อที่เพิ่มขึ้นและความคาดหวังของผู้บริโภคที่ต้องการการจัดส่งที่รวดเร็วและสะดวกขึ้น
- การจัดส่งขั้นสุดท้าย (Last-mile Delivery) ซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้ายของกระบวนการขนส่งสินค้าจากศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) หรือจุดรับส่งสินค้า ไปยังปลายทางสุดท้ายของลูกค้า จึงเป็นที่ต้องการมากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการบริการจัดส่งที่รวดเร็ว โดยเฉพาะในพื้นที่เมือง ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งแบบ Last-mile Delivery เกิดการแข่งขันและมีการวางแผนระบบขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น



#### 9. ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์

- ความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ และการเมืองระหว่างประเทศ ตลอดจนสงครามการค้าที่ยังดำเนินอยู่อย่างต่อเนื่อง อาจส่งผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานโลกหลายประการ อาทิ การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่งสินค้า อาจทำให้การขนส่งสินค้าหยุดชะงักหรือล่าช้า ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและต้นทุนพลังงานมีความผันผวน และการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจ อาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทาน ทำให้ขาดแคลนชิ้นส่วนสำคัญในอุตสาหกรรมการผลิต หรือเกิดการย้ายฐานการผลิต
- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ควรมีความยืดหยุ่นในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงทางภูมิรัฐศาสตร์ เพื่อรับมือกับสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน และปรับแผนการขนส่งได้อย่างทันท่วงที ตลอดจนสามารถบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

