

สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนมิถุนายน 2568

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (มิถุนายน 2568)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	46,312
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	294 ▲ 5.4%
ปิดกิจการ	61 ▼ -1.6%

* หมายถึง : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หนึ่งการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	(57.82%)	▲ 39.3%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(12.59%)	▼ -15.9%
ตัวแทนดำเนินการพิธีการศุลกากร (52292)	(10.54%)	0.0%

* หมายถึง : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน มิ.ย. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	441	(4.31%)
ตัวแทนดำเนินการพิธีการศุลกากร (52292)	390.77	(3.82%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	236.95	(2.32%)

* หมายถึง : ข้อมูลเดือน มิ.ย. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 46,312 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 294 ราย เพิ่มขึ้น 5.4% และปิดกิจการ 61 ราย ลดลง 1.6% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 170 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 39.3% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มิ.ย. 2568)** มูลค่า 1,960.18 ล้านบาท คิดเป็น 19.15% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน เนเธอร์แลนด์ แอนทิลีส สิงคโปร์ ฮ่องกง และเยอรมนี ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) คิดเป็น 4.31% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

พัฒนาการด้านโลจิสติกส์น่าสนใจรอบโลก

ช่วงครึ่งปีแรกของปี 2568 ระบบขนส่งทางรางจีน-อาเซียน ขยายตัวอย่างโดดเด่น **รถไฟจีน-ลาว** มีสินค้าขนส่งข้ามพรมแดนกว่า 3.3 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 9% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยใช้เวลาดำเนินการเพียง 26-40 ชั่วโมง พร้อมให้บริการแก่ 12 ประเทศพันธมิตร ส่วน**รถไฟจีน-เวียดนาม** ขนส่งตู้สินค้าจากกว่างซีถึง 18,870 ตู้ เพิ่มขึ้น 283% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยเฉพาะชิ้นส่วนยานยนต์และแผ่นไม้ MDF เพิ่มขึ้น 100% และ 398% ตามลำดับ ขณะที่ด่านรถไฟผิงเสียงของจีนรับผลไม้ไทยและเวียดนามรวม 12,200 ตัน เพิ่มขึ้น 76.5% โดยเฉพาะทุเรียนไทยเดือนพฤษภาคม มีมากกว่า 7,200 ตัน เพิ่มขึ้นกว่า 200% เมื่อเทียบกับเดือนเมษายน โดยรถไฟจีนใช้ระบบห้องเย็น "8+1" ซึ่งเป็นขบวนรถไฟที่มีตู้สินค้าแช่เย็น 8 ตู้ และตู้ปั่นไฟ 1 ตู้ ช่วยรักษาความสดได้มากถึง 300 ชั่วโมง เหมาะต่อการขนส่งผลไม้สดจำนวนมากเข้าสู่จีน

นอกจากนั้น **จีน** ยังมีพัฒนาการของรถไฟที่น่าสนใจ คือการเปิดเดินรถไฟสินค้าขบวนแรกในเส้นทางทรานส์แคสเปียนจากกรุงปักกิ่ง ถึงกรุงบากู ประเทศอาเซอร์ไบจาน สามารถขนส่งสินค้าถึง 104 TEUs ผ่านระยะทางกว่า 8,000 กิโลเมตร โดยใช้เวลาดำเนินการเพียง 15 วัน จากเดิม 50 วัน เส้นทางดังกล่าวเป็นอีกหนึ่งเส้นทางสำหรับการกระจายสินค้าเข้าสู่ยุโรป ส่วนการขนส่ง**ภายในประเทศจีน** การรถไฟจีนมีบริการ "Easy Travel" อำนวยความสะดวกด้านสัมภาระให้กับผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ โดยมีบริการรับสัมภาระจากผู้โดยสารถึงที่พัก แล้วนำไปส่งให้ถึงสถานีรถไฟ โดยผู้โดยสารไม่ต้องนำสัมภาระไปด้วยตนเอง ทั้งนี้ปัจจุบันยังให้บริการระดับนำร่อง

อีกด้านหนึ่ง **บังกลาเทศ** ก็อยู่ระหว่างการเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน และธุรกิจค้าปลีกใน**ยุโรป** ได้หันมาพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์สินค้าทางเรือของตนเพื่อกระจายสินค้าทั่วยุโรป

ช่องทางโลจิสติกส์ผลไม้ส่งออกของไทย

สินค้ากลุ่มผลไม้เป็นหนึ่งในสินค้าส่งออกสำคัญของไทย ในปี 2567 ไทยส่งออกผลไม้ (HS 08) ทั้งหมด 2,696,708 ตัน ลดลงจากปีก่อนหน้า 7.41% มีปริมาณการส่งออกสูงสุดในเดือนพฤษภาคม โดยส่งออกไปยังคู่ค้า 131 รายทั่วโลก มี**ตลาด**ส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก คือ จีน เวียดนาม มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฮ่องกง **สินค้า**ส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ทุเรียนสด (081060) ผลไม้สดอื่น ๆ (081090) ผลไม้กลุ่มฝรั่ง มะม่วง และมังคุด สดหรือแห้ง (080450) มะพร้าว (080119) และผลไม้แห้งอื่น ๆ (081340) โดยมี**รูปแบบการขนส่ง**ทางรถยนต์ 50.74% เรือ 46.33% เครื่องบิน 2.59% และรถไฟ 0.34% ผ่าน**ด่านการค้า**สำคัญ **ทางเรือ** ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ **ทางรถยนต์** ได้แก่ เชียงของ นครพนม หนองคาย สะเดา และบ้านประกอบ **ทางเครื่องบิน** ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ ภูเก็ต และเชียงใหม่ และ**ทางรถไฟ** ได้แก่ หนองคาย

ในช่วง 6 เดือนแรก ของปี 2568 ไทยส่งออกผลไม้เป็นปริมาณรวม 1,537,135 ตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า 9.96% โดยส่งออกไปยังคู่ค้า 114 รายทั่วโลก **ตลาด**ส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก คือ จีน มาเลเซีย เวียดนาม อินโดนีเซีย และเกาหลีใต้ **สินค้า**ส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ทุเรียนสด ผลไม้กลุ่มฝรั่ง มะม่วง และมังคุด สดหรือแห้ง ผลไม้สดอื่น ๆ มะพร้าว และผลไม้แห้งอื่น ๆ โดยมี**รูปแบบการขนส่ง**ทางรถยนต์ 64.06% เรือ 32.63% เครื่องบิน 2.93% และรถไฟ 0.37% ผ่าน**ด่านการค้า**สำคัญ **ทางเรือ** ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ **ทางรถยนต์** ได้แก่ นครพนม เชียงของ หนองคาย สะเดา และบ้านประกอบ **ทางเครื่องบิน** ได้แก่ สนามบินสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่ และ**ทางรถไฟ** ได้แก่ หนองคาย

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, คัดค้า.com, Vientiane Times, The Saigon Times, Beijing News, The Astana Times



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มิถุนายน 2568)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,105,939.62**
สัดส่วน **60.3%**
การเติบโต (YoY) ▼ **-3.7%**

ตลาดสำคัญ

	จีน	ส่วนแบ่ง (22.5%)	การเติบโต (YoY) ▲ 9.4%
	สหรัฐอเมริกา	(14.0%)	▲ 22.6%
	ญี่ปุ่น	(9.4%)	▼ -10.3%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(75.2%)	▼ -1.4%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(9.2%)	▼ -13.4%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(6.7%)	▼ -3.0%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(7.3%)	▼ -11.4%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.8%)	▼ -22.0%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(1.3%)	▼ -50.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **509,951.20**
สัดส่วน **27.8%**
การเติบโต (YoY) ▲ **19.4%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 สหรัฐอเมริกา	(21.6%)	▲ 33.6%
 จีน	(19.8%)	▲ 58.0%
 ไต้หวัน	(7.7%)	▲ 0.0%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
สนามบินสุวรรณภูมิ	(96.9%)	▲	17.2%
สนามบินดอนเมือง	(2.5%)	▲	537.3%
สนามบินภูเก็ต (ศก.4)	(0.3%)	▼	-32.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(8.0%)	▲ 331.1%
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(7.7%)	▼ -30.7%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(7.5%)	▲ 82.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **193,732.60**
สัดส่วน **10.6%**
การเติบโต (YoY) ▲ **5.2%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
	จีน	(34.2%)	▲ 42.0%
	มาเลเซีย	(13.6%)	▲ 0.3%
	ลาว	(11.6%)	▲ 3.7%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(25.0%)	▲	36.5%
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(22.3%)	▲	13.0%
ด่านศุลกากรนครพนม (ศก.2)	(10.1%)	▲	34.0%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ทุเรียนสด (081060)	(11.5%)	▲	45.2%
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(6.8%)	▲	3.8%
คอมพิวเตอร์พกพา (847130)	(3.7%)	▲	270.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **5,059.83**
สัดส่วน **0.28%**
การเติบโต (YoY) ▲ **90.1%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(79.3%)	▲ 78.3%
 ไต้หวัน	(9.6%)	▲ 1,557.5%
 มาเลเซีย	(1.8%)	▲ 242.9%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(61.7%)	▲	325.6%
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(38.3%)	▲	0.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(20.3%)	▲	28.5%
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(19.6%)	▲	13.1%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(17.4%)	▲	8,127.7%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



เจาะลึกประเด็นสำคัญ

ความท้าทายของระบบโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร

ในช่วงปี 2553–2566 ปริมาณผลผลิตการเกษตรทั่วโลกเพิ่มขึ้นกว่า 27% จาก 7.8 พันล้านตันต่อปี ในปี 2553 เป็น 9.9 พันล้านตันต่อปี ในปี 2566 นอกจากนี้ ความต้องการในตลาดโลกไม่ได้เพิ่มขึ้นเฉพาะในมิติปริมาณ แต่ยังรวมถึงมิติด้านคุณภาพ มาตรฐาน และความโปร่งใสของห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งการกระจายสินค้าเกษตรโดยทั่วไปมักเผชิญกับข้อจำกัดหลายด้าน อาทิ ความไม่แน่นอนของฤดูกาล การนำเข้าส่งออกของสินค้า ตลอดจนปัญหาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่ง เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการยกระดับประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตร ซึ่งความท้าทายของการขนส่งสินค้าเกษตรมีตัวอย่างดังต่อไปนี้



สินค้าเกษตรนำเข้าเสี่ยงง่าย



อุปสงค์และอุปทาน
ขึ้นอยู่กับฤดูกาล



ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและ
การเชื่อมต่อในพื้นที่ชนบท



การขาดการวางแผน
การขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

สินค้าเกษตรโดยทั่วไปจะนำเข้าเสี่ยงง่าย เนื่องจากไวต่อความร้อน ความชื้น และการกระแทก หากการขนส่งการล่าช้า และการเก็บรักษาสินค้าไม่มีระบบควบคุมอุณหภูมิที่ดีพอ หรือเกิดความล่าช้าในการขนส่งเพียงเล็กน้อย อาจทำให้สินค้าเสียหายในปริมาณมากก่อนถึงมือผู้บริโภค

สินค้าเกษตรต้องเผชิญกับอุปสงค์และอุปทานที่แปรผันตามฤดูกาล ซึ่งอาจเกิดกรณีผลผลิตล้นตลาดในช่วงเก็บเกี่ยว และขาดตลาดในช่วงท้ายฤดู ส่งผลให้ผู้ผลิตประสบปัญหาด้านการกำหนดปริมาณและวางแผนจัดเก็บผลผลิตและการจัดส่ง

พื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่ห่างไกลอาจประสบปัญหาการเข้าถึง และการขาดจุดรวบรวมผลผลิตในชุมชนที่เป็นระบบ ตลอดจนถนนบางเส้นทางในพื้นที่ชนบทไม่สามารถใช้ขนส่งได้ในฤดูฝน ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งและทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น

ระบบขนส่งในหลายพื้นที่ยังคงใช้การพึ่งพาแรงงานคนและใช้ยานพาหนะขนาดเล็ก การขาดการวางแผนการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพอาจทำให้เกิดความล่าช้า และเพิ่มต้นทุน เช่น การวิ่งรถเปล่า ซึ่งการนำซอฟต์แวร์หรือเทคโนโลยีมาช่วยในการวางแผนเส้นทาง หรือวางแผนตารางเวลาอัตโนมัติ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสรรทรัพยากรของโลจิสติกส์ในภาคการเกษตร

เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ในการเพิ่มประสิทธิภาพในภาคเกษตร

ระบบวางแผนเส้นทาง (Route Optimization)

ระบบวางแผนเส้นทางช่วยวิเคราะห์และวางแผนเส้นทางการจัดส่งผลผลิตทางการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยระบบสามารถคำนวณลำดับการจัดส่งตามตำแหน่งที่ตั้ง และพิจารณาวางแผนเส้นทางจากปัจจัยและข้อจำกัดต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศที่แปรปรวน เวลาทำการของสถานที่จัดส่งในพื้นที่ห่างไกล หรือถนนดินที่ลื่นในฤดูฝน ตลอดจนคำนึงถึงข้อจำกัดของยานพาหนะ เช่น ขนาดรถ รวมถึงสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางแบบเรียลไทม์เมื่อเกิดเหตุไม่คาดคิด เช่น น้ำท่วม การปิดถนน หรือช่วยคำนวณเส้นทางที่ต้นทุนต่ำที่สุด เช่น การประหยัดน้ำมันและการลดเวลาจัดส่ง

ระบบบริหารสินค้าคงคลังและสินค้าสำรอง (Safety Stock Management)

ระบบสามารถคำนวณปริมาณสินค้าสำรองที่ควรมีในคลัง โดยใช้ข้อมูลเชิงสถิติจากความผันผวนของอุปสงค์และความล่าช้าในการจัดส่ง เพื่อให้แน่ใจว่าจะมีสินค้าเพียงพอต่อความต้องการแม้ในกรณีฉุกเฉิน เช่น ฝนตกหนักที่ทำให้ไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ทันเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับเมล็ดพันธุ์ ปุ๋ย หรือสินค้านำเข้าเสี่ยงง่ายที่ต้องเก็บรักษาให้พร้อมจัดจำหน่ายอย่างต่อเนื่อง



เจาะลึกประเด็นสำคัญ

เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ในการเพิ่มประสิทธิภาพในภาคเกษตร



ระบบบริหารจัดการกลุ่มรถและการขนส่ง (Fleet Management System)

ซอฟต์แวร์ระบบนี้จะช่วยติดตามตำแหน่งรถขนส่งสินค้าเกษตรได้แบบเรียลไทม์ และมีระบบแจ้งเตือนการถึงที่หมายล่าช้า รวมถึงการปรับตารางส่งสินค้าอัตโนมัติตามสภาพจราจร เช่น จราจรติดขัด หรือถนนถูกปิดกั้นการใช้งาน ระบบจะช่วยให้การจัดส่งผักและผลไม้สดสามารถคงคุณภาพไว้ได้



ระบบเชื่อมโยงข้อมูลในองค์กร (Enterprise Resource Planning: ERP)

ระบบซอฟต์แวร์ ERP ถูกนำมาใช้ในโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลในห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งการจัดการข้อมูลด้านการผลิต การจัดเก็บ และการจัดส่ง ซึ่งช่วยลดงานซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผน เช่น เมื่ออยู่ระหว่างการเก็บเกี่ยวผลผลิต ระบบสามารถแจ้งเตือนคลังสินค้าให้เตรียมความพร้อมสำหรับการจัดเก็บสินค้า และสามารถกำหนดเส้นทางขนส่งได้ทันที



ระบบควบคุมอุณหภูมิและห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Monitoring System)

ระบบซอฟต์แวร์จะทำงานร่วมกับเซ็นเซอร์ควบคุมอุณหภูมิ เพื่อช่วยตรวจสอบและบันทึกอุณหภูมิระหว่างการจัดเก็บและขนส่งสินค้าเกษตรอย่างต่อเนื่อง โดยหากเกิดปัญหาอุณหภูมิสูงเกินระดับที่กำหนดไว้ ระบบสามารถแจ้งเตือนได้ทันทีเพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้าเกษตรจากการจัดเก็บและขนส่งในอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสม



ระบบติดตามคำสั่งซื้อและระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Order Tracking & Traceability)

ระบบสามารถติดตามคำสั่งซื้อแบบครบวงจร ตั้งแต่การรับคำสั่งซื้อไปจนถึงการจัดส่งจากต้นทางถึงปลายทาง (End-to-End) พร้อมบันทึกข้อมูลการตรวจสอบย้อนกลับของกระบวนการผลิตและจัดส่งสินค้าเกษตร เช่น ข้อมูลระบุแหล่งเพาะปลูก วันที่เก็บเกี่ยวผลผลิต ข้อมูลการขนส่ง เพื่อสร้างความโปร่งใสและเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้บริโภค โดยเฉพาะในตลาดส่งออกสินค้าเกษตรที่ต้องการมาตรฐานความปลอดภัยด้านอาหาร โดยงานวิจัยจาก Multidisciplinary Digital Publishing Institute (MDPI) ระบุว่า ประมาณ 30% ของห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตรทั่วโลกในปัจจุบันได้มีการนำระบบตรวจสอบย้อนกลับแบบดิจิทัลมาใช้ เพื่อสร้างความโปร่งใสด้านข้อมูลความปลอดภัยทางอาหาร



ระบบพยากรณ์ความต้องการสินค้าเกษตร (Agricultural Demand Forecasting)

ระบบซอฟต์แวร์จะวิเคราะห์ข้อมูลย้อนหลัง ร่วมกับปัจจัยด้านฤดูกาลของผลผลิต พฤติกรรมผู้บริโภค และแนวโน้มตลาด เพื่อพยากรณ์ความต้องการสินค้าเกษตรในช่วงเวลาต่าง ๆ เช่น การคาดการณ์ความต้องการทุเรียนในช่วงฤดูร้อน หรือความต้องการข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ในฤดูฝน ซึ่งช่วยให้เกษตรกรสามารถวางแผนการผลิตและการกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ระบบวางแผนการกระจายสินค้าเกษตร (Agricultural Distribution Planning System)

ซอฟต์แวร์วางแผนการกระจายสินค้าในภาคเกษตรสามารถออกแบบระบบได้เป็น 2 แนวทาง ได้แก่ (1) ระบบรวมศูนย์ (Centralized Planning System) โดยการวางแผนและตัดสินใจทั้งหมดมาจากศูนย์กลางเดียว เช่น การใช้คลังสินค้าส่วนกลางควบคุมเส้นทางการจัดส่ง สต็อกสินค้า และกระจายสินค้าทั้งหมดทั่วประเทศ ซึ่งช่วยให้เกิดมาตรฐานเดียวกัน และ (2) ระบบกระจายศูนย์ (Decentralized Planning System) โดยการวางแผนและบริหารจัดการจะถูกกระจายไปยังหน่วยย่อยในพื้นที่ต่าง ๆ อย่างเป็นอิสระ เช่น การมีศูนย์จัดส่งระดับชุมชนในแต่ละจังหวัด เพื่อตอบสนองต่อข้อจำกัดเฉพาะพื้นที่ เช่น ถนนลูกรังในชนบท หรือฤดูกาลเพาะปลูกที่แตกต่างกัน

