

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (ตุลาคม 2567)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	44,370	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	270	▲ 6.7%
ปิดกิจการ	115	▲ 7.5%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)		
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(43.70%)	▲ 19.2%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(13.33%)	▼ -7.7%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.59%)	▼ -10.5%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ต.ค. 2567
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (49339)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	2,477.73	(31.47%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	1,428.93	(18.15%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	1,276.01	(16.21%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ต.ค. 2567
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 44,370 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 270 ราย เพิ่มขึ้น 6.7% และปิดกิจการ 115 ราย เพิ่มขึ้น 7.5% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 118 ราย คิดเป็น 43.70% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมตัวแทนรับจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ต.ค. 2567)** มูลค่า 7,872.70 ล้านบาท คิดเป็น 12.86% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น ฮ่องกง เกาหลีใต้ และสิงคโปร์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น คิดเป็น 31.47% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

พัฒนาการโลจิสติกส์เชื่อมโยงเอเชียและยุโรป

เดือนตุลาคม 2567 ไทยมีการส่งออกสินค้าเป็นมูลค่า (ดอลลาร์สหรัฐ) สูงสุดในรอบ 19 เดือน ขยายตัวถึง 14.6% มูลค่าการค้าระหว่างประเทศโดยรวมในสกุลเงินบาทก็เพิ่มขึ้นถึง 6.46% และขยายตัวในทุกประเภทการขนส่ง และกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศที่เติบโตก็ส่งผลให้มีการใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น สะท้อนผ่านปริมาณการขนส่งสินค้าที่มากถึงกว่า 21.7 ล้านตัน เพิ่มขึ้น 2.57% เมื่อเทียบกับเดือนตุลาคม 2566

ทั้งนี้ ปัจจุบัน หลายประเทศในเอเชียให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ และเพิ่มประสิทธิภาพการค้าระหว่างประเทศ หนึ่งในโครงการสำคัญคือการพัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศทรานส์แคสเปียน (Trans-Caspian International Transport Route) ของคาซัคสถาน ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งระหว่างยุโรปและเอเชีย ผ่านการซ่อมแซมและสร้างเส้นทางรถไฟใหม่กว่า 16,000 กิโลเมตร โดยมีเป้าหมายเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าให้ถึง 10 ล้านตันต่อปี และสร้างสถานะเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญในยูเรเชีย โครงการนี้ถือเป็นโอกาสสำหรับผู้ส่งออกไทยในการใช้เส้นทางใหม่ในการกระจายสินค้าไปยังตลาดยุโรปอย่างมีประสิทธิภาพ

ในส่วนของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เวียดนามกำลังขยายความร่วมมือทางโลจิสติกส์อย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะกับจีน ผ่านการลงทุนข้อตกลงของภาคเอกชนหลายฉบับในด้านเศรษฐกิจ

การค้า และโลจิสติกส์ เวียดนามได้พัฒนาความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับเมืองฉงชิ่ง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าสำคัญ การค้าระหว่างทั้งสองฝ่ายเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2562 (ก่อนโควิด-19) มูลค่าการค้าสูงถึง 4,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2567 ก็มีมูลค่าสูงถึง 3,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การขยายตัวนี้อาจเปิดโอกาสให้ไทยสามารถใช้ความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างเวียดนามและจีน ในการขยายตลาดสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์แปรรูป รวมถึงการร่วมมือในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์และอิเล็กทรอนิกส์

อีกโครงการสำคัญในเวียดนามคือการพัฒนา "Viettel Logistics Park" โดยรัฐวิสาหกิจ Viettel Post ของเวียดนาม ในจังหวัดหล่างเซิน เพื่อสนับสนุนการค้าข้ามพรมแดนกับจีน โครงการนี้มีการสร้างนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์โลจิสติกส์ที่ทันสมัย โดยมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางการขนส่งเชื่อมต่อระหว่างเกษตรกรรม นิคมอุตสาหกรรม และด้านชายแดน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การพัฒนานี้ไม่เพียงเป็นประโยชน์ต่อเวียดนามและจีนเท่านั้น แต่ยังเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยที่ต้องการใช้เส้นทางนี้ในการส่งออกสินค้าไปยังตลาดจีนและภูมิภาคอื่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์เหล่านี้จึงถือเป็นโอกาสสำคัญที่ไทยสามารถใช้ประโยชน์ในการขยายการส่งออก ลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพในการกระจายสินค้าไปยังตลาดใหม่ โดยเฉพาะในยุโรปและจีน ผ่านความเชื่อมโยงที่แข็งแกร่งในห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาค ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนในอนาคต



ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (ตุลาคม 2567)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,123,180.46**
 สัดส่วน **61.3%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 0.04%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(20.3%)	▲ 3.1%
	ญี่ปุ่น	(11.7%)	▲ 0.4%
	สหรัฐอเมริกา	(11.5%)	▲ 3.0%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(74.2%)	▼ -0.6%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(10.4%)	▲ 9.2%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(6.2%)	▼ -3.8%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(9.8%)	▲ 30.7%
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (271019)	(1.9%)	▼ -30.5%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.6%)	▼ -15.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **521,100.62**
 สัดส่วน **28.5%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 21.7%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	สหรัฐอเมริกา	(16.8%)	▲ 24.4%
	จีน	(13.9%)	▲ 22.3%
	ไต้หวัน	(13.0%)	▲ 33.1%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(97.3%)	▲ 22.5%
สนามบินดอนเมือง	(2.0%)	▼ -17.1%
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (ศก.1)	(0.5%)	▲ 362.1%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(12.1%)	▲ 69.7%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (847330)	(7.7%)	▲ 341.1%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(5.2%)	▲ 64.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **163,531.86**
 สัดส่วน **8.9%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 5.5%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(20.8%)	▲ 8.3%
	มาเลเซีย	(15.5%)	▲ 3.9%
	ลาว	(14.0%)	▲ 0.4%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(25.0%)	▼ -7.7%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(17.3%)	▲ 8.0%
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(7.1%)	▲ 19.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.3%)	▲ 85.2%
ก๊าซธรรมชาติ (271121)	(3.1%)	▼ -2.2%
หน่วยความจำอื่น ๆ (852329)	(2.4%)	▲ 50.5%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,299.28**
 สัดส่วน **0.13%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 82.9%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(77.1%)	▲ 80.8%
	เกาหลีใต้	(5.1%)	▼ -11.4%
	ญี่ปุ่น	(3.4%)	▲ 116.2%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(80.4%)	▲ 55.2%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(19.6%)	▲ 1,593.2%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(39.1%)	▲ 83.6%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(26.2%)	▼ -3.1%
ยางแผ่นรมควัน (400121)	(13.5%)	▲ 428.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

นโยบายของนายโดนัลด์ ทรัมป์ ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าและห่วงโซ่อุปทานโลก

ผลการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ

- นายโดนัลด์ ทรัมป์ จากพรรครีพับลิกัน (Republican) เป็นผู้ชนะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐฯ เป็นสมัยที่ 2 ในปี 2567 ด้วยคะแนน 312 จาก 538 คะแนน และพรรครีพับลิกันยังชนะการเลือกตั้งสมาชิกวุฒิสภา (Senate) ด้วยคะแนน 52 จาก 100 คะแนน และสภาผู้แทนราษฎร (House of Representatives) ด้วยคะแนน 218 จาก 435 คะแนน ส่งผลให้พรรครีพับลิกันชนะการเลือกตั้งทั้งหมด ทั้งการเลือกตั้งประธานาธิบดี วุฒิสภา และสภาผู้แทนราษฎร นอกจากนี้ ยังได้คะแนนมากกว่าพรรคเดโมแครต (Democrat) ในรัฐสมรภูมิ (Swing states) ทั้ง 7 รัฐ ได้แก่ แอริโซนา จอร์เจีย เนวาดา นอร์ทแคโรไลนา เพนซิลเวเนีย มิชิแกน และวิสคอนซิน

ต้นทุนการนำเข้าสินค้า



- การขึ้นภาษีศุลกากร: ในช่วงหาเสียง ทรัมป์ได้ประกาศว่าจะจัดเก็บภาษีนำเข้าสินค้าจากจีนระหว่าง 60% ถึง 100% และจัดเก็บภาษีนำเข้าสินค้าจากประเทศคู่ค้าอื่น 10-20% หากเป็นเช่นนั้น ผู้ผลิตในต่างประเทศและผู้ประกอบการค้าปลีกในสหรัฐฯ ที่นำเข้าสินค้าพื้นฐานต่าง ๆ จะต้องเผชิญกับต้นทุนที่การนำเข้าสินค้าสูงขึ้น

อัตราค่าระวางขนส่ง

- ความผันผวนของอัตราค่าระวาง: หากมีการเก็บภาษีใหม่ คาดว่า จะเกิดการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของค่าระวางเรือสินค้า จากพฤติกรรม การเร่งส่งสินค้า (front-loading) เนื่องจากผู้ประกอบการจะเร่งนำเข้าสินค้าเพื่อกักตุน ก่อนที่ภาษีจะเริ่มมีผล และค่าระวางจะผันผวน กระแสนี้เคยเกิดขึ้นในปี 2561 เมื่อทรัมป์ขึ้นภาษีนำเข้าสินค้าจากจีน ทำให้อัตราค่าระวางเพิ่มขึ้นมากกว่า 70% ทั้งนี้ การหยุดชะงักของการขนส่งในทะเลแดงที่ยังคงดำเนินต่อไป ในปี 2567 อาจจะสร้างแรงกดดันต่ออัตราค่าระวางขนส่งมากยิ่งขึ้น

การปรับตัวของห่วงโซ่อุปทาน



- การขึ้นภาษีศุลกากร โดยเฉพาะกับจีน อาจสร้างปัญหาให้กับอุตสาหกรรมต่าง ๆ ของสหรัฐฯ ที่ต้องพึ่งพาการผลิตในต่างประเทศ อาทิ บริษัท Apple เนื่องจากบริษัทยังคงพึ่งพาจีนในการเป็นฐานการผลิตเป็นส่วนใหญ่ในห่วงโซ่อุปทาน
- การยกระดับความขัดแย้งทางการค้ากับจีนอาจบีบบังคับให้บริษัทต่าง ๆ ต้องปรับโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก โดยย้ายฐานการผลิตออกจากจีนไปยังภูมิภาคอื่น เช่น เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เม็กซิโก หรืออินเดีย การเปลี่ยนแปลงนี้จะก่อให้เกิดความท้าทายด้านโลจิสติกส์ เช่น ความล่าช้าจากการตั้งฐานการผลิตใหม่ ตลอดจนต้นทุนการดำเนินการที่สูงขึ้น บริษัทต่าง ๆ จึงต้องมีความยืดหยุ่นในการปรับตัว

รูปแบบการใช้พลังงาน

- สหรัฐฯ น่าจะมีนโยบายสนับสนุนพลังงานฟอสซิล (น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ) โดยจะเลือกพลังงานที่ต้นทุนต่ำกว่าพลังงานสะอาด
- รวมทั้งสหรัฐฯ มีแผนยกเลิกเงินอุดหนุนโครงการพลังงานหมุนเวียน ทำให้การลงทุนในพลังงานหมุนเวียนลดลง จึงก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของต้นทุนพลังงาน ราคาน้ำมัน อาจมีราคาถูกลง ในขณะที่การใช้พลังงานสะอาดอื่น ๆ เช่น รถยนต์ไฟฟ้า (EV) อาจมีความกดดันด้านต้นทุน และต้องแข่งขันเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการจึงควรให้ความสำคัญกับการวางแผนการใช้พลังงาน ซึ่งเป็นต้นทุนสำคัญของระบบโลจิสติกส์



Highlight ประเด็นสำคัญ

แนวทางการปรับตัวของประเทศไทยที่ได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของนายโดนัลด์ ทรัมป์



จีน

- กระจายห่วงโซ่อุปทาน อาทิ กระจายฐานการผลิต ผ่านยุทธศาสตร์ "China Plus One" โดยขยายไปยังประเทศในอาเซียน เช่น เวียดนาม และไทย รวมทั้งภูมิภาคลาตินอเมริกา และแอฟริกา
- ขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศในโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) เพื่อสร้างเส้นทางการค้าใหม่
- เพิ่มการรวมตัวกับประเทศอาเซียนเพื่อให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์สำคัญ



สหภาพยุโรป

- กระจายพันธมิตรทางการค้า โดยเสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศภูมิภาคอื่น เช่น ลาตินอเมริกา และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อช่วยลดการพึ่งพาทิ้งสหรัฐฯ และจีน และเพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในเส้นทางการค้าและห่วงโซ่อุปทาน
- ลงทุนในระบบรางและทางน้ำภายในประเทศ เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำ ซึ่งมีความยืดหยุ่นและปลอดภัยมากกว่า ตลอดจนส่งเสริมการขนส่งทางทะเลระยะสั้น โดยขยายเส้นทางขนส่งทางทะเลภายในยุโรป เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งระยะไกล



ญี่ปุ่น

- บริษัทของญี่ปุ่น โดยเฉพาะผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ที่เดิมตั้งฐานการผลิตในเม็กซิโก เพื่อส่งออกไปยังสหรัฐฯ อาจปรับกลยุทธ์ในห่วงโซ่อุปทาน โดยการย้ายฐานการผลิตไปสหรัฐฯ มากขึ้น เพื่อบรรเทาผลกระทบในระยะยาว หากสหรัฐฯ ขึ้นภาษีนำเข้า 10 - 20% ซึ่งอาจทำให้การผลิตในสหรัฐฯ มีต้นทุนสูงกว่า และจะนำไปสู่การเพิ่มการลงทุนในสหรัฐฯ มากขึ้น
- ร่วมมือกับประเทศในยุโรปและเอเชียเพื่อพัฒนาเส้นทางขนส่งใหม่
- พลิกผันการเป็นผู้นำด้านการใช้เทคโนโลยี AI และระบบโลจิสติกส์ที่ยืดหยุ่นเพื่อสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงมาตรการของสหรัฐฯ



ไทย

- กำหนดกลยุทธ์เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของไทยในภูมิภาค และดึงดูดการลงทุนจากต่างชาติ อาทิ จัดสรรและพัฒนาที่ดินให้เป็นพื้นที่อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และออกมาตรการรองรับ Global Minimum Tax ซึ่งจำเป็นต้องออกกฎหมายให้ทันการบังคับใช้ในปี 2568 ทั้งในส่วนของการจัดเก็บภาษีขั้นต่ำและมาตรการด้านสิทธิประโยชน์ เนื่องจากไทยอาจได้ประโยชน์จากการที่จีนและประเทศที่ลงทุนในจีนมองหาแหล่งลงทุนหรือฐานการผลิตทดแทนจีน เพื่อส่งออกสินค้าไปยังสหรัฐฯ
- เตรียมมาตรการรับมือกับการหลั่งไหลของสินค้าจากจีน เนื่องจากจีนอาจหันมาใช้ประโยชน์จากความตกลง FTA ที่จีนมีกับประเทศต่าง ๆ ในเอเชีย เพื่อกระจายความเสี่ยงทางการค้า และหาตลาดกระจายสินค้าและขยายการลงทุนมายังภูมิภาคเอเชีย
- เตรียมการอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบโลจิสติกส์ที่รองรับในกรณีที่มีการย้ายฐานผลิตจากต่างชาติมายังไทย ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงและหลากหลาย พริิการศุลกากร ฐานข้อมูล ความพร้อมของท่าเรือและการถ่ายลำ และให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยใช้โอกาสนี้ขยายธุรกิจในการรองรับสถานการณ์ดังกล่าว

