

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (สิงหาคม 2566)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	41,684
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	329 ▼ -13.6%
ปิดกิจการ	87 ▲ 2.4%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(46.5%)	▼ -28.8%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(14.9%)	▲ 8.9%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.5%)	▲ 2.5%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ส.ค. 2566

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (51101)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจการกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	39,255.42	(91.1%)
กิจการกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (52221)	656.56	(1.5%)
	626.71	(1.5%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ส.ค. 2566

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

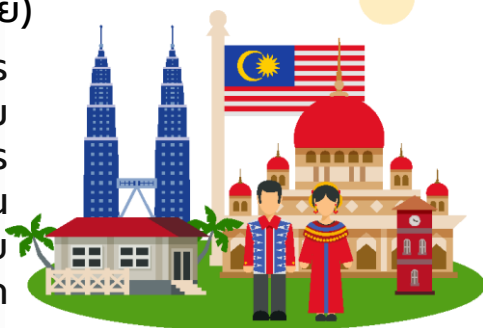
- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 41,684 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 329 ราย ลดลง 13.6% และปิดกิจการ 87 ราย เพิ่มขึ้น 2.4% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 153 ราย คิดเป็น 46.5% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด ลดลง 28.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ส.ค. 2566)** มูลค่า 43,085.32 ล้านบาท คิดเป็น 56.78% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮ่องกง และหมู่เกาะบริติชเวอร์จิน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา คิดเป็น 91.1% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นโอกาส

การพัฒนาการขนส่งทางถนนเชื่อมไทย – มาเลเซีย

♦ ไทยและมาเลเซีย ได้ข้อตกลงร่วมกันในการพัฒนาเส้นทางถนน เชื่อมต่อบริเวณด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ (ไทย) -บูกิตกาเยอฮัตม (มาเลเซีย)

โดยคาดว่าหากการดำเนินการแล้วเสร็จจะช่วยบรรเทาความหนาแน่นบริเวณด่านศุลกากรสะเดาเดิม อันจะช่วยหนุนการค้าการลงทุน รวมถึงช่วยให้การขนส่งสินค้าสะดวก รวดเร็วมายิ่งขึ้นด้วย



ที่มา : ศูนย์อำนวยความสะดวกบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ (ศอ.บต.) / ด่านศุลกากรสะเดา

♦ มูลค่าการส่งออกจากไทยไปยังมาเลเซีย ในปี 2565 มีมูลค่ากว่า 4.39 แสนล้านบาท (เติบโต 15.33% YoY) **สัดส่วนการขนส่งทางรถยนต์กว่า 41.78%** ผ่านด่านสำคัญ ได้แก่ **ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4) มีสัดส่วนกว่า 78% ของการขนส่งทางรถยนต์** หรือมูลค่าราว 1.43 แสนล้านบาท สินค้าส่งออกสำคัญ ณ ด่านดังกล่าว ได้แก่ ยางธรรมชาติ (4001) เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) วงจรอิเล็กทรอนิกส์ (8542) และมูลค่าการส่งออกสูงสุดในเดือน ก.ค. 2566 ณ บริเวณด่านดังกล่าวโดยรถยนต์ มีมูลค่ารวมกว่า 9.69 พันล้านบาท

ประเด็นความท้าทาย

ไทย - กัมพูชา กับความท้าทายด้านประสิทธิภาพด้านการขนส่ง

♦ เมื่อเดือน ก.ค. 2566 ขบวนรถไฟทดลองวิ่งขนส่งสินค้าสายกัมพูชา-ไทย ออกเดินทางครั้งแรก ณ สถานีรถไฟด่านพรมแดนบ้านคลองลึก จ.สระแก้ว โดยใช้เส้นทาง **มาบตาพุด – คลองลึก – ปอยเปต – พนมเปญ** และบรรทุกสินค้าเม็ดพลาสติก และน้ำมันหล่อลื่น

♦ ทั้งนี้ มูลค่าการส่งออกจากไทยไปยังกัมพูชา ในปี 2565 มีมูลค่ากว่า 3 แสนล้านบาท (เติบโต 35.10% YoY) สัดส่วนกว่า 52.16% เป็นการขนส่งทางรถยนต์ ผ่านด่านสำคัญ ได้แก่ จุดตรวจด่านพรมแดนคลองลึก (ศก.1) มีสัดส่วนกว่า 31.39% ของการขนส่งทางรถยนต์ หรือมูลค่ากว่า 0.94 แสนล้านบาท

ที่มา : World Bank/กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ/การรถไฟแห่งประเทศไทย

♦ ซึ่งสินค้าส่งออกสำคัญ ณ ด่านคลองลึก ได้แก่ ยานยนต์สำหรับขนส่งของ (8704) ยานยนต์ (8703) ส่วนประกอบยานยนต์ (8714) และมูลค่าการส่งออกสูงสุดในเดือน ก.ค. 2566 ณ บริเวณด่านดังกล่าวโดยรถยนต์ มีมูลค่ารวมกว่า 4.65 พันล้านบาท

♦ แม้ว่าช่องทางดังกล่าว จะเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสำหรับผู้ส่งออกไทยในอนาคต แต่อย่างไรก็ตาม จากอันดับดัชนีขีดความสามารถในด้านโลจิสติกส์ (LPI) ในปี 2566 กัมพูชา ถูกจัดอยู่ในกลุ่มประสิทธิภาพต่ำ โดยเฉพาะคะแนนโครงสร้างพื้นฐาน ไทยจึงยังคงต้องพิจารณาประสิทธิภาพของสิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อในกัมพูชา ต่อไป



จับชีพจรโลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (กรกฎาคม 2566)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,099,136.98**
 สัดส่วน **68.4%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -9.6%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(18.5%)	▼ -10.3%
	สหรัฐอเมริกา	(13.1%)	▲ 12.5%
	ญี่ปุ่น	(11.0%)	▼ -7.9%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(75.1%)	▼ -4.7%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(10.3%)	▼ -28.2%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(6.4%)	▼ -15.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	(9.1%)	▼ -13.0%
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703)	(4.4%)	▲ 48.7%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	(3.8%)	▲ 7.7%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **357,374.39**
 สัดส่วน **22.2%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -3.3%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	สหรัฐอเมริกา	(15.2%)	▼ -6.6%
	จีน	(14.1%)	▼ -13.5%
	ไต้หวัน	(13.9%)	▲ 81.1%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(99.1%)	▼ -2.1%
สนามบินดอนเมือง	(0.8%)	▼ -62.8%
ด่านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต (ศก.4)	(0.1%)	▲ 215.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรอนิกส์ (8542)	(23.2%)	▲ 3.8%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	(12.2%)	▲ 58.9%
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(4.6%)	▼ -32.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **142,659.19**
 สัดส่วน **8.9%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -25.3%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(24.1%)	▲ 12.2%
	มาเลเซีย	(16.3%)	▼ -18.9%
	ลาว	(13.7%)	▼ -2.2%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(23.5%)	▼ -30.2%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(17.0%)	▲ 14.4%
ด่านศุลกากรนครพนม (ศก.2)	(7.1%)	▼ -17.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ผลไม้อื่นๆ (0810)	(7.1%)	▲ 4.7%
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(5.5%)	▼ -16.2%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711)	(4.4%)	▼ -10.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,651.93**
 สัดส่วน **0.1%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 34.1%**

ตลาดสำคัญ*

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(81.7%)	▲ 23.5%
	เกาหลีใต้	(6.2%)	▲ 20.7%
	ญี่ปุ่น	(3.5%)	▲ 142.0%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(74.0%)	▲ 4.3%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(23.9%)	▲ 794.5%
-	-	-

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001)	(40.7%)	▲ 137.5%
ยางสังเคราะห์ (4002)	(32.7%)	▼ -38.9%
ปุ๋ยเคมี (3105)	(14.4%)	-

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

มาตรการ CBAM กับการค้าและการขนส่งของไทย

- ในช่วงที่ผ่านมา ภาคการค้าทั่วโลกต่างจับตามอง และเตรียมการรองรับเพื่อปรับตัวต่อการใช้**มาตรการปรับคาร์บอนก่อนข้ามพรมแดน (Carbon Border Adjustment Mechanism: CBAM)** ซึ่งเป็นหนึ่งในมาตรการภายใต้ Fit for 55 Package ของสหภาพยุโรป (European Union : EU) ที่กำลังเข้าสู่ช่วงระยะเปลี่ยนผ่าน (Transitional Phase) ของการใช้มาตรการ ระหว่าง 1 ต.ค. 66 - 31 ธ.ค. 68
- EU ใช้มาตรการ CBAM เพื่อสร้าง**ความเท่าเทียม** ด้านต้นทุนราคาคาร์บอนระหว่างสินค้าภายใน EU ที่มีการบังคับใช้**ระบบการซื้อขายใบอนุญาตการปล่อยคาร์บอน (EU's Emission Trading System : EU ETS)** กับสินค้าที่ผลิตภายนอก EU โดยการปรับราคาคาร์บอน รวมทั้งเพื่อเร่งให้ประเทศคู่ค้าของ EU ลดการปล่อยคาร์บอนอย่างจริงจัง
- เมื่อมาตรการ CBAM ถูกใช้บังคับเต็มรูปแบบกับสินค้านำเข้าจากประเทศนอก EU ผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศจะต้องซื้อ**ใบรับรอง CBAM (CBAM Certificate)** ตามปริมาณการปล่อยคาร์บอน โดยราคาใบรับรองจะอ้างอิงตามราคาเฉลี่ยรายสัปดาห์ของการซื้อขายใบอนุญาตปล่อยคาร์บอนในตลาดคาร์บอนของ EU ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดของมาตรการ ผู้นำเข้าสามารถนำราคาคาร์บอน (Carbon Price) ในประเทศต้นทางไปลดหย่อนภาระในการซื้อใบรับรอง CBAM ได้

• ในระยะเปลี่ยนผ่านผู้นำเข้าจะมีหน้าที่รายงานข้อมูล ดังนี้

1) ปริมาณสินค้าที่นำเข้า

2) ปริมาณการปล่อยคาร์บอนในกระบวนการผลิต (embedded emissions)

3) การปล่อยคาร์บอนทางอ้อม (Indirect emission) จากการนำเข้าพลังงานมาใช้ (หลักเกณฑ์ปัจจุบัน การปล่อยคาร์บอนทางอ้อมจะไม่นำมาคำนวณในอุตสาหกรรมเหล็ก อะลูมิเนียม และไฮโดรเจน)

4) ค่าธรรมเนียมคาร์บอนที่จ่ายในประเทศต้นทางของสินค้านำเข้า

ผู้นำเข้าจะยังไม่ต้องซื้อ CBAM Certificate ในระยะเปลี่ยนผ่าน โดยจะเริ่มบังคับให้ต้องซื้อใบรับรอง CBAM ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2569 เป็นต้นไป

2593
เป้าหมาย
Green Deal:
Net Zero

2573
เป้าหมาย
Green Deal
ลดการปล่อยก๊าซ ๙
ลง 50-55%

1 ม.ค. 2569
เริ่มจริง CBAM

1 ต.ค. 2566 - 31 ธ.ค. 2568
ระยะเปลี่ยนผ่าน CBAM

2564
EU ประกาศ
Fit for 55 Package

ธันวาคม 2562
EU ประกาศแผน
European Green Deal

**เส้นทางสู่
Net Zero Carbon**

*Weekly average auction price of EU ETS allowances ณ 4 ก.ย. 66

88.3 EUR per **1 Ton CO2**

ชุดข้อเสนอทางกฎหมาย 'Fit for 55 Package' เป็นกรอบการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายด้านสภาพอากาศ พลังงาน การใช้ที่ดิน การขนส่ง และภาษีของ EU โดย CBAM เป็นหนึ่งในมาตรการภายใต้ Fit for 55 Package

'European Green Deal' แผนยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนการพัฒนาคุณภาพชีวิต บนหลักการให้ความสำคัญกับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



Highlight ประเด็นสำคัญ

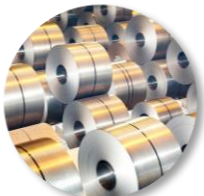
มาตรการ CBAM กับการค้าและการขนส่งของไทย (ต่อ)

- ระยะเวลาเปลี่ยนผ่าน CBAM มีวัตถุประสงค์เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลอันจะนำไปสู่แนวปฏิบัติที่ใช้กับ 'ระบบ MRV' คือ การตรวจวัด การรายงาน และการทวนสอบ (Measurable, Reportable and Verifiable System) **กระบวนการทดสอบ (Verification) และการรับรองระบบงาน (Accreditation)** ในช่วงเปลี่ยนผ่านนี้ จะยังไม่ต้องการทวนสอบ หรือรับรองข้อมูลที่รายงานแก่ EU อย่างไรก็ตาม หากมาตรการ CBAM มีผลใช้บังคับเต็มรูปแบบ จะต้องมี การทวนสอบข้อมูล โดยผู้ทวนสอบที่มีคุณสมบัติตามที่ EU ได้ระบุไว้ ซึ่ง**ปัจจุบันผู้ทวนสอบในไทย ยังไม่สามารถทวนสอบข้อมูลสินค้า CBAM ได้** เนื่องจากยังไม่มี การทำข้อตกลงระหว่างประเทศ ให้ EU ยอมรับ การทวนสอบของไทย แม้ว่ากระบวนการทวนสอบและการรับรองระบบงานของไทยจะเทียบเท่ามาตรฐานสากล

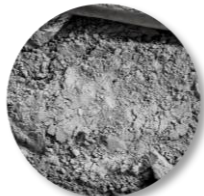
กลุ่มสินค้าที่เข้าเกณฑ์ต้องรายงาน ปริมาณการปล่อยคาร์บอน



1) เหล็กและเหล็กกล้า*



2) อะลูมิเนียม*



3) ซีเมนต์

* หมายถึง ครอบคลุมสินค้าขั้นปลายบางรายการด้วย เช่น นอตและ สกรูที่ทำจากเหล็กและเหล็กกล้า และสายเคเบิลที่ทำจากอะลูมิเนียม)



4) ปุ๋ย



5) ไฟฟ้า



6) ไฮโดรเจน

- หลังจากปี 2569 อาจเพิ่มเคมีภัณฑ์อินทรีย์และ โพลีเมอร์ รวมทั้งตั้งเป้าจะขยายขอบเขตให้ครอบคลุม ทุกสินค้าที่อยู่ภายใต้ระบบ EU ETS ภายในปี 2573

ผลกระทบต่อไทย

- **ระยะสั้น** ผลกระทบของมาตรการ CBAM ต่อต้นทุน การส่งออกของไทยยังมีจำกัด เนื่องจากไทย ส่งออกสินค้าที่เข้าเกณฑ์ต้องรายงานตามมาตรการ CBAM ไปยัง EU คิดเป็นเพียงร้อยละ 2.12 ของการ ส่งออกทั้งหมดจากไทยไป EU แต่ในระยะยาว ผู้ประกอบการไทยจะยังคงได้รับผลกระทบจาก มาตรการดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
- ในอีกด้านหนึ่ง มาตรการดังกล่าวจะ**ช่วยเร่งให้ไทย ปรับตัวไปสู่เป้าหมายการลดการปล่อยคาร์บอนได้ เร็วขึ้น** และเพิ่มโอกาสการค้าการลงทุนในธุรกิจสีเขียว ตามแนวทางเศรษฐกิจ BCG ได้มากขึ้น

สินค้าส่งออกของไทยที่เข้าเกณฑ์ต้องรายงานข้อมูล ปริมาณการปล่อยคาร์บอนตามมาตรการ CBAM

มูลค่าส่งออกสินค้าไทยที่เข้าเกณฑ์ ๙ ไป EU ในปี 2565

477.82 ล้านเหรียญสหรัฐ = 2.12% ของการส่งออก ทั้งหมดจาก ไทยไป EU

สินค้า	มูลค่าส่งออก (ล้านเหรียญสหรัฐ)	% สัดส่วนการส่งออกไทยไปโลกในกลุ่มสินค้านั้นๆ
เหล็กและเหล็กกล้า	369.31	6.80%
อะลูมิเนียม	108.51	3.93%
ปุ๋ย	0.01	0.003%

ซีเมนต์ ไฟฟ้า และไฮโดรเจน ไทยส่งออกไป EU ใน

ที่มา: Global Trade Atlas ประมวลผลโดย สทศ. ปริมาณน้อยหรือเป็น 0 (ใช้ HS Code สินค้าภายใต้มาตรการ CBAM ตามประกาศของ EU)

ผลกระทบต่อภาคการขนส่ง

- รัฐสภายุโรปได้มีการเห็นชอบให้รวมการขนส่งทางเรือ เข้าไป ในตลาด EU ETS โดยจะนับรวมทั้งเส้นทางเดินเรือภายใน EU และเส้นทางเดินเรือเข้าออกจาก EU ซึ่งหากข้อกำหนดนี้ มีการใช้บังคับ จะทำให้การขนส่งสินค้าที่มีเส้นทางผ่าน EU มีต้นทุนเพิ่มขึ้น โดยเมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา รัฐสภา ยุโรปได้เผยแพร่ข้อเสนอข้อกำหนดในการปล่อยก๊าซเรือน กระจกของภาคบริการด้านการขนส่ง (Proposal for a Regulation of The European Parliament and of The Council on the accounting of greenhouse gas emissions of transport services) ที่จะใช้เป็น แนวทางในการคำนวณปริมาณการปล่อยก๊าซ ๙ ของภาค ขนส่งแล้ว
- ในอนาคต **มีความเป็นไปได้ที่ EU จะขยายขอบเขตประเภท อุตสาหกรรมและการคิดค่าธรรมเนียมการปล่อยคาร์บอน ตลอดห่วงโซ่อุปทาน** ซึ่งอาจรวมปริมาณการปล่อย คาร์บอนในกระบวนการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการจึงควร เร่งปรับตัวเตรียมความพร้อมในเรื่องดังกล่าว เนื่องจาก อาจได้รับผลกระทบในอนาคตด้วยเช่นเดียวกัน

ที่มา: <https://commission.europa.eu/> และ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่ Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้าง ความเข้มแข็งทางการค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 5857

