

เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนพฤศจิกายน 2568)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 47,383 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่

233 ราย



ลดลง 3.7% YoY
(ลดลง 16.8% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 120 ราย
 - เพิ่มขึ้น 20.0% YoY (ลดลง 25.5% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 34 ราย
 - เพิ่มขึ้น 13.3% YoY (เพิ่มขึ้น 17.2% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 30 ราย
 - ลดลง 14.3% YoY (ลดลง 23.1% MoM)



จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ

101 ราย



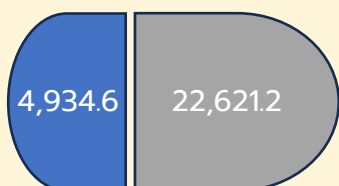
ลดลง 11.4% YoY
(ลดลง 2.9% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 41 ราย
 - ลดลง 2.4% YoY (ลดลง 8.9% MoM)
2. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 17 ราย
 - YoY ไม่เปลี่ยนแปลง (เพิ่มขึ้น 30.8% MoM)
3. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - ปิดกิจการ 15 ราย
 - ลดลง 11.8% YoY (MoM ไม่เปลี่ยนแปลง)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)

สัดส่วน
17.9%



สัดส่วน
82.1%

- การลงทุนจากต่างชาติ
- การลงทุนโดยสัญชาติไทย

ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับ
สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ
(ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร
(52292)
3. กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและ
การจัดเก็บสินค้าอื่นๆ ซึ่งมีได้จัด
ประเภทไว้ในที่อื่น (52109)

มูลค่า 1,876.5 ล้านบาท
สัดส่วน 6.8%

มูลค่า 721.9 ล้านบาท
สัดส่วน 2.6%

มูลค่า 602.6 ล้านบาท
สัดส่วน 2.2%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ มากที่สุด 5 อันดับแรก



1. ฮองกง (มูลค่า 1,671.3 ล้านบาท)
2. จีน (มูลค่า 730.2 ล้านบาท)
3. สิงคโปร์ (มูลค่า 477.7 ล้านบาท)
4. เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส
(มูลค่า 442.9 ล้านบาท)
5. เนเธอร์แลนด์ (มูลค่า 184.1 ล้านบาท)



ประเด็นที่น่าสนใจ

- ธุรกิจตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292) ขยายตัวดี ทั้งเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า และเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า การขยายตัวของธุรกิจนี้น่าจะมีปัจจัยมาจากความต้องการเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการค้า โดยเฉพาะสินค้าเร่งด่วน ที่ผู้ประกอบการต้องการนำเข้า-ส่งออกสินค้าปริมาณมากและรวดเร็ว เพื่อให้ทันต่อการอำนวยความสะดวกและระบายสินค้าในช่วงเทศกาลปีใหม่ และอื่น ๆ ที่จะมาถึง



ประเด็นเฝ้าระวัง

- จากสถานการณ์มหานภัยในพื้นที่ 9 จังหวัดภาคใต้ ในเดือนพฤศจิกายน 2568 มีนิติบุคคลธุรกิจโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ ปิดกิจการในเดือนพฤศจิกายนจำนวน 8 ราย รวม 5 จังหวัด ดังนี้
 - สงขลา (1 ราย)
 - ปัตตานี (1 ราย)
 - ตรัง (3 ราย)
 - สุราษฎร์ธานี (1 ราย)
 - นครศรีธรรมราช (2 ราย)

- สาขาธุรกิจโลจิสติกส์ (TSIC) ที่มีนิติบุคคลเลิกกิจการ 8 ราย ดังนี้:
 - การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323) (5 ราย)
 - การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339) (1 ราย)
 - การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่นๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (49329) (1 ราย)
 - ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292) (1 ราย)
- สาขาที่มีการปิดกิจการสูงที่สุดคือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323) จำนวน 5 ราย โดยปิดกิจการในจังหวัดสงขลา ตรัง ปัตตานี และสุราษฎร์ธานี ทั้งนี้ ตัวอย่างกิจกรรมในธุรกิจกลุ่มนี้ อาทิ รถตู้สาธารณะ รถบัสไม่ประจำทาง และรถบรรทุกขนาดเล็กที่รับจ้างทั่วไป ซึ่งอาจมีปัจจัยที่ส่งผลต่อการปิดกิจการ อาทิ ต้นทุนพลังงานและค่าซ่อมบำรุงที่สูงขึ้น จากการขับรถในสภาพน้ำสูง รวมถึงอาจเป็นธุรกิจที่ทดแทนง่าย และแข่งขันสูง เนื่องจากมีผู้ให้บริการหลายราย



โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 9.70%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **182,535.23**

การเติบโต (YoY) **▼ -0.57%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์ลดลง ซึ่งลดลงที่ด้านศุลกากรสะเดา โดยอาจเป็นผลจากปัจจัย อาทิ เส้นทางที่ตัดขาด และความเสียหายจากสาธารณูปโภคที่ได้รับผลกระทบจากมหาอุทกภัยในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และพื้นที่ใกล้เคียงในบริเวณภาคใต้ตอนล่าง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(24.31%)	▲ 19.56%
 มาเลเซีย	(13.16%)	▼ -7.01%
 สิงคโปร์	(8.63%)	▲ 41.30%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมุกดาหาร	(24.39%)	▲ 36.82%
ด้านศุลกากรสะเดา	(22.07%)	▼ -4.62%
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์	(6.49%)	▲ 1.76%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.39%)	▼ -8.72%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(4.03%)	▲ 180.85%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(2.76%)	▲ 140.55%

การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 0.91%

การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 33.32%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **626,815.46**

การเติบโต (YoY) **▲ 42.92%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินยังคงขยายตัวได้ดี โดยอาจเป็นผลจากปัจจัยต่อเนื่องจากเดือนก่อนหน้า อาทิ แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศของสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231) ที่ยังคงเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 สหรัฐอเมริกา	(19.63%)	▲ 59.36%
 ไต้หวัน	(17.03%)	▲ 240.48%
 จีน	(15.61%)	▲ 40.72%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(97.32%)	▲ 43.97%
สนามบินดอนเมือง	(2.37%)	▲ 18.29%
สนามบินภูเก็ต	(0.13%)	▲ 9.58%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(15.89%)	▲ 527.67%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(8.38%)	▲ 122.66%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(7.58%)	▲ 18.96%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.11%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,163.38**

การเติบโต (YoY) **▼ -13.77%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟลดลงเป็นเดือนแรก หลังจากเพิ่มขึ้นติดต่อกัน 24 เดือน โดยอาจเป็นผลจากปัจจัย อาทิ จีนลดการนำเข้าสินค้าบางรายการ ได้แก่ กุ้งพลาสติก แผงสวิตช์และแผงควบคุมกระแสไฟฟ้า ทั้งนี้ เยอรมนีมีความต้องการนำเข้ายางพาราเพิ่มขึ้น

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(90.0%)	▼ -3.98%
 ญี่ปุ่น	(2.85%)	▼ -46.18%
 เยอรมนี	(1.78%)	▲ 510.46%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์	(59.74%)	▲ 87.35%
ด้านศุลกากรหนองคาย	(40.26%)	▼ -36.77%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(41.24%)	▼ -32.96%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(21.03%)	▲ 211.72%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(11.90%)	▼ -43.47%

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทย
พฤศจิกายน 2568
รวม 1,881,448 ล้านบาท
เพิ่มขึ้น 9.91 %

การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 55.96%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,052,872.53**

การเติบโต (YoY) **▼ -1.94%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือยังคงลดลงต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 2 โดยการนำเข้าญี่ปุ่นยังคงหดตัวต่อเนื่อง ซึ่งอาจเป็นผลจากปัจจัย อาทิ ค่าเงินเยนของญี่ปุ่นที่อ่อนลง กำลังซื้อภายในประเทศยังฟื้นตัวไม่เต็มที่ ทำให้ความต้องการสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูปจากไทยลดลง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(24.34%)	▲ 2.89%
 สหรัฐอเมริกา	(13.21%)	▲ 14.22%
 ญี่ปุ่น	(10.06%)	▼ -6.10%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือแหลมฉบัง	(79.05%)	▲ 0.86%
ท่าเรือกรุงเทพ	(5.92%)	▼ -9.10%
ท่าเรือมาบตาพุด	(5.20%)	▼ -38.68%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(4.81%)	▼ -30.34%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(2.47%)	▲ 28.58%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.54%)	▲ 7.39%



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.ศคท.คอม/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

Global Logistics Alerts

การประท้วงหยุดงานระหว่างวันที่ 24–26 พ.ย. 68 ที่เบลเยียม ส่งผลกระทบอย่างหนักต่อ ท่าเรือ Antwerp-Bruges ซึ่งเป็นประตูการค้าสำคัญของยุโรป โดยเฉพาะระบบนำร่องเรือ (Pilotage) ในแม่น้ำ Scheldt ที่ต้องหยุดชะงัก ทำให้เรือสินค้าจำนวนมากต้องจอดรอคิวขนถ่ายสินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงการกระจายสินค้าเข้าสู่ยุโรป

เมื่อวันที่ 13 พ.ย. 2568 กลุ่ม Port Alliance ของรัสเซีย เปิดเผยว่าระบบไอทีของท่าเรือ ถูกโจมตีทางไซเบอร์อย่างหนักต่อเนื่อง 3 วัน โดยมีเป้าหมายเพื่อบกพร่องการส่งออกสินค้าสำคัญ ได้แก่ ถ่านหินและปุ๋ย ผ่านท่าเรือในทะเลบอลติก และทะเลดำ เหตุการณ์นี้ชี้ให้เห็นแนวโน้มการใช้สงครามไซเบอร์มุ่งเป้าโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางพลังงานและราคาปุ๋ยในตลาดโลก หากการโจมตียืดเยื้อ

สถิติการค้าผ่านด่านไฮวออีควอน (กว่างซีจ้วง) ของจีน ในช่วง 3 ไตรมาสแรกปี 2568 มีมูลค่าพุ่งสูงถึง 4.4 แสนล้านหยวน โดยสินค้า 99% มาจากการค้ากับอาเซียน จีนกำลังเร่งทดสอบระบบ Smart Port เติมรูปแบบ ใช้รถยนต์ขนส่งไร้คนขับ (IGV) และระบบเครนอัตโนมัติ ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถในการระบายรถบรรทุกจาก 1,500 คัน เป็น 3,000 คันต่อวัน ถือเป็นโอกาสที่จะช่วยลดต้นทุนและเวลาในการส่งออกสินค้า โดยเฉพาะผลไม้ไทยเข้าสู่จีนได้

เมื่อวันที่ 21 พ.ย. 2568 เกิดเหตุไฟไหม้เรือ ONE Henry Hudson ที่ท่าเรือลอสมแอนเจลิส (Port of LA) ในสหรัฐฯ สร้างความเสียหายให้ตู้สินค้าประมาณ 100 ตู้ เหตุการณ์นี้ซ้ำเติมปัญหาความแออัดหนักท่าในช่วงปลายปี ทำให้กระบวนการขนถ่ายสินค้าล่าช้ากว่ากำหนด

เมื่อวันที่ 21 พ.ย. 2568 จังหวัดห่าติญ (Ha Tinh) เวียดนามอนุมัติให้ Vingroup ลงทุนกว่า 8,800 ล้านดอลลาร์ พัฒนาโครงการท่าเรือระหว่างประเทศเซินญื่อง (Son Duong) ในเขตเศรษฐกิจหวงฮั่ง โดยออกแบบให้รองรับเรือขนาดใหญ่ถึง 100,000 ตัน โครงการนี้มีกำหนดเริ่มก่อสร้างปี 2569 และเปิดให้บริการเฟสแรกในปี 2571 วางยุทธศาสตร์เป็นประตูการค้าทางทะเลแห่งใหม่ของเวียดนามตอนกลาง ที่จะเชื่อมโยงโลจิสติกส์จาก สปป.ลาว และภาคอีสานของไทยออกสู่ทะเลได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

บริษัทพันธมิตรเดินเรือรายใหญ่ในโลก Gemini (Maersk & Hapag-Lloyd) เผยเมื่อวันที่ 26 พ.ย. 2568 ว่า ยังไม่มีกำหนดเวลาที่แน่นอนสำหรับการกลับไปเดินเรือผ่านคลองสุเอซ แม้สถานการณ์สงครามจะเริ่มคลี่คลายหลังข้อตกลงหยุดยิงระหว่างอิสราเอลกับฮามาส โดยประเมินว่าอุตสาหกรรมเดินเรือต้องใช้ช่วงเวลาเปลี่ยนผ่าน (Transition Period) เกินถึง 60–90 วัน เพื่อปรับประสาบบโลจิสติกส์และป้องกันปัญหาท่าเรือแออัดฉับพลัน ดังนั้น ผู้ประกอบการส่งออกจึงยังต้องใช้ตารางเดินเรือที่อ้อมแหลมกู๊ดโฮปต่อไปในปี 2569

เมื่อวันที่ 30 พ.ย. - 7 ธ.ค. 68 กองกำลังนเรศวรมีคำสั่งด่วนให้ระงับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านช่องทางธรรมชาติ (ท่าข้าม) ในพื้นที่ 5 อำเภอชายแดน จ.ตาก เป็นเวลา 7 วัน หลังเกิดเหตุปะทะรุนแรงในฝั่งเมียนมา และมีกระสุนตกข้ามฝั่งไทย คำสั่งนี้ส่งผลให้การค้าชายแดนรายย่อยที่ใช้เรือข้ามฟากและช่องทางธรรมชาติต้องหยุดชะงักทันที ผู้ประกอบการต้องเปลี่ยนมาใช้ สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 เพียงช่องทางเดียว ซึ่งทำให้เกิดคิวรถบรรทุกสะสมหน้าด่านจำนวนมาก และระยะเวลาผ่านพิธีการศุลกากรล่าช้ากว่าปกติ

หลังวิกฤตน้ำท่วมในพื้นที่ภาคใต้คลี่คลาย การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เปิดเดินรถสายใต้เต็มรูปแบบ ถึงสถานีหาดใหญ่ และสุโขทัย-ลพบุรี ตั้งแต่ 29 พ.ย. 68 อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ยังเผชิญกับภาวะสินค้าตกค้างจากช่วงน้ำท่วม ทำให้โรงงานขาดแคลนวัตถุดิบชั่วคราวและการส่งมอบสินค้าล่าช้ากว่ากำหนด ถึงแม้เส้นทางหลักสู่ด่านสะเดาจะกลับมาสัญจรได้ปกติแล้ว

คาดการณ์ทิศทางโลจิสติกส์การค้าของไทย

ทางเลือกเพื่อรับมือกับสถานการณ์

 **การขนส่งทางเรือ**อาจมีแนวโน้มชะลอตัวและเผชิญกับความผันผวน อันเนื่องมาจากการความขัดแย้งในทะเลแดงที่ยืดเยื้อ และปัญหาความแออัด ณ ท่าเรือสำคัญในทวีปยุโรปและสหรัฐฯ ซึ่งเป็นปัจจัยกดดันต่อต้นทุนค่าระวางเรือและระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ในขณะที่อุปสงค์จากตลาดญี่ปุ่นยังคงอยู่ในภาวะชะลอตัว

 **การขนส่งทางอากาศ**มีแนวโน้มขยายตัวต่อไป ตามอุปสงค์สินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้ามูลค่าสูงที่ยังคงเติบโต

 **การขนส่งทางถนน**อาจมีแนวโน้มฟื้นตัวและกลับมาขยายตัวภายหลังจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ และอาจมีปริมาณความต้องการการค้าผ่านแดนอย่างหนาแน่น ที่ด่านศุลกากรสะเดา และปางดงเบซาร์ จากการเร่งระบายสินค้าที่ตกค้างจากการชะลอตัวในช่วงก่อนหน้า โดยเฉพาะสินค้าที่ส่งออกไปมาเลเซีย

 **การขนส่งทางรถไฟ**มีแนวโน้มกลับมาให้บริการเต็มศักยภาพภายหลังการฟื้นฟูเส้นทางสายใต้และด่านปางดงเบซาร์ ซึ่งเอื้อต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตาม ปริมาณการขนส่งโดยรวมอาจยังทรงตัวเนื่องจากเป็นช่วงนอกฤดูการผลิตผลไม้ และตลาดจีนยังชะลอตัว

 **กระทรวงพาณิชย์:** สำนักงานพาณิชย์จังหวัดควรดำเนินการช่วยเหลือและบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์อุทกภัยในภาคใต้ให้แก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง กรมการค้าต่างประเทศ/กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ/สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอาจส่งเสริมผู้ประกอบการให้ใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพื่อกระจายความเสี่ยงในการขนส่งและบริหารจัดการต้นทุนการขนส่งสินค้า ในช่วงหลังเกิดอุทกภัยในภาคใต้และสถานการณ์ความไม่สงบในพื้นที่ชายแดน **หน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ของไทย:** กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง/การรถไฟแห่งประเทศไทย) ควรเร่งซ่อมแซมฟื้นฟูเส้นทางคมนาคมสายหลักในจังหวัดสงขลา นครศรีธรรมราช และปัตตานี ที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัย เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์กลับมาเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานได้โดยเร็ว **ภาคเอกชน:** ควรติดตามประกาศแจ้งเตือนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ที่เคยประสบภัย และวางแผนเส้นทางโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อลดความล่าช้าจากเส้นทางที่อาจยังอยู่ระหว่างการฟื้นฟู

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ, การรถไฟแห่งประเทศไทย

