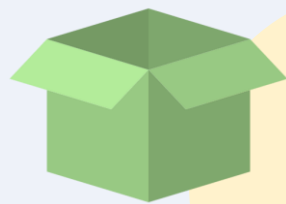


เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนพฤษภาคม 2569)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 48,435 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่
384 ราย

เพิ่มขึ้น **32.0% YoY**
(เพิ่มขึ้น **23.1% MoM**)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 182 ราย
 - เพิ่มขึ้น 2.2% YoY (เพิ่มขึ้น 15.9% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 64 ราย
 - เพิ่มขึ้น 146.2% YoY (เพิ่มขึ้น 20.8% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 45 ราย
 - เพิ่มขึ้น 164.7% YoY (เพิ่มขึ้น 36.4% MoM)



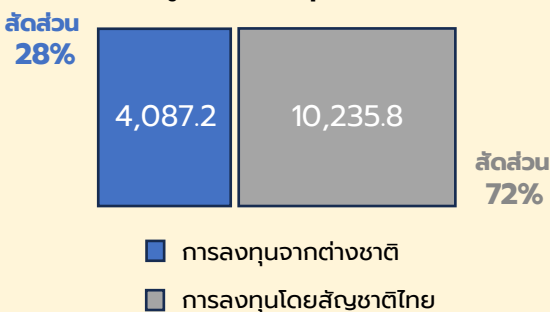
จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ
42 ราย

ลดลง **4.6% YoY**
(เพิ่มขึ้น **31.3% MoM**)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 19 ราย
 - ลดลง 9.5% YoY (ลดลง 9.5% MoM)
2. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 6 ราย
 - เพิ่มขึ้น 200.0% YoY (เพิ่มขึ้น 100.0% MoM)
3. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (52291)
 - ปิดกิจการ 5 ราย
 - เพิ่มขึ้น 150.0% YoY (เพิ่มขึ้น 25.0% MoM)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)



ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	มูลค่า 2,593.3 ล้านบาท สัดส่วน 18.1%
2. การขนส่งสินค้าอื่นๆทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (49339)	มูลค่า 477.8 ล้านบาท สัดส่วน 3.3%
3. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	มูลค่า 262.9 ล้านบาท สัดส่วน 1.8%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์มากที่สุด 5 อันดับแรก

1. สิงคโปร์ (มูลค่า 1,393.2 ล้านบาท)
2. จีน (มูลค่า 275.3 ล้านบาท)
3. ฮองกง (มูลค่า 269.9 ล้านบาท)
4. เยอรมัน (มูลค่า 230.1 ล้านบาท)
5. เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส (มูลค่า 168.5 ล้านบาท)

ประเด็นที่น่าสนใจ

- ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยยังคงมีการขยายตัว โดยพฤษภาคม 2569 มีนิติบุคคลเปิดกิจการใหม่ 384 ราย เพิ่มขึ้น **32.0%** เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า และเพิ่มขึ้น **23.1%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของเดือนก่อนหน้า โดยธุรกิจโลจิสติกส์ไทยที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรกได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323) ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292) และการขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339) ซึ่งเปิดกิจการเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้าและในเดือนก่อนหน้า โดยมีปัจจัยสนับสนุน ที่สะท้อนถึงการขยายตัว อาทิ
 - การขยายตัวของอีคอมเมิร์ซ และธุรกิจขนส่งพัสดุ
 - การลงทุนจากต่างชาติที่เพิ่มขึ้น
 - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม
- การปิดกิจการของนิติบุคคลรายเดือนอาจเป็นสัญญาณที่ต้องติดตาม โดยมีนิติบุคคลปิดกิจการเพิ่มขึ้นกว่า **31.3%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของเดือนก่อนหน้า แม้จะไม่ใช่สัญญาณลบในระยะยาว แต่อาจเกิดจากปัจจัยชั่วคราว และแรงกดดันจากเศรษฐกิจ อาทิ
 - ต้นทุนเชื้อเพลิง แม้จะมีการปรับตัวลดลงในช่วงก่อนหน้า แต่ยังคงอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยระยะยาว
 - การปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้จ่ายและการสั่งซื้อสินค้าของผู้บริโภคที่มีความระมัดระวังในการใช้จ่ายมากขึ้น
- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ในเดือนพฤษภาคม มีสัดส่วน เพิ่มขึ้นจาก **23%** เป็น **28%** เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 5% ภายในเดือนเดียว สะท้อนความสนใจของนักลงทุนต่างชาติต่อโอกาสทางธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศที่มากขึ้น

ที่มา: สศค., คัดค้า.com, กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, กรุงเทพธุรกิจ



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.คัดค้า.com/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8507

โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 10.28%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **245,595**

การเติบโต (YoY) **▲ 6.87%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์ยังคงขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 5 โดยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องในด้านสำคัญหลายด้าน และปริมาณการส่งออกทุเรียนของไทยไปจีนทางรถยนต์ผ่านด่านศุลกากรนครพนมยังคงเติบโตต่อเนื่อง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(36.90%)	▲ 20.91%
มาเลเซีย	(14.12%)	▲ 17.40%
สิงคโปร์	(9.92%)	▲ 57.48%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา	(25.15%)	▲ 34.83%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	(21.98%)	▲ 24.10%
ด่านศุลกากรนครพนม	(12.35%)	▲ 31.82%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ทุเรียน (081060)	(15.06%)	▲ 22.52%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(4.98%)	▲ 452.15%
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.71%)	▼ -21.46%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.22%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **5,164**

การเติบโต (YoY) **▲ 13.45%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟกลับมาขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 2 จากการนำเข้าทุเรียนจากจีนทางรถไฟผ่านด่านศุลกากรหนองคายที่ยังคงเติบโต ทั้งนี้ มูลค่าการค้าที่ด่านศุลกากรป่าดงเบขาร์หดตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 7 ซึ่งการส่งออกสินค้ากลุ่มยางธรรมชาติมีการหดตัวต่อเนื่อง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(90.69%)	▲ 6.68%
เกาหลีใต้	(3.74%)	▲ 1,740.43%
เยอรมนี	(0.91%)	- n/a

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรหนองคาย	(60.18%)	▲ 57.58%
ด่านศุลกากรป่าดงเบขาร์	(39.82%)	▼ -20.29%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ทุเรียน (081060)	(49.22%)	▲ 265.66%
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(23.34%)	▼ -23.54%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(14.10%)	▼ -18.47%

การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 1.34%

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทย พฤษภาคม 2569 รวม 2,388,328 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18.41%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 33.23%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **793,550**

การเติบโต (YoY) **▲ 34.62%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินขยายตัวติดต่อกัน จากการส่งออกเครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ไปสหรัฐฯ ที่ยังคงเติบโตต่อเนื่อง และการนำเข้าตัวประมวลผลและตัวควบคุมจากไต้หวันที่เติบโตเช่นเดียวกัน

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา	(20.55%)	▲ 58.50%
จีน	(17.09%)	▲ 21.43%
ไต้หวัน	(14.96%)	▲ 41.51%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(98.01%)	▲ 33.69%
สนามบินดอนเมือง	(1.67%)	▲ 104.73%
สนามบินภูเก็ต	(0.29%)	▲ 169.20%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(11.16%)	▲ 121.03%
ทองคำ (710812)	(11.08%)	▲ 23.92%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(9.45%)	▲ 90.10%

การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 54.93%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,311,896**

การเติบโต (YoY) **▲ 12.51%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือเติบโตต่อเนื่องจากอานิสงส์ของการนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมดิบและก๊าซธรรมชาติจากสหรัฐฯ ที่ยังคงขยายตัว

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(23.80%)	▲ 16.52%
สหรัฐอเมริกา	(14.29%)	▲ 21.38%
ญี่ปุ่น	(8.91%)	▲ 3.17%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือแหลมฉบัง	(77.04%)	▲ 11.04%
ท่าเรือมาบตาพุด	(9.73%)	▲ 59.10%
ท่าเรือกรุงเทพ	(5.92%)	▲ 1.69%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(11.60%)	▲ 111.93%
ก๊าซธรรมชาติ (271111)	(2.45%)	▲ 85.77%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(1.99%)	▲ 14.94%



Middle Corridor ทางเลือกเส้นทางขนส่งแห่งใหม่เชื่อมโลกฝั่งตะวันตกสู่ตะวันออก



เส้นทาง Middle Corridor (Rusi, 2025)

ภาพรวมและความสำคัญของเส้นทาง Middle Corridor

- ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ได้ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่งสินค้าสำคัญระหว่างประเทศ อาทิ การถูกคว่ำบาตรของรัสเซีย ส่งผลให้เส้นทางการขนส่งสินค้าที่เป็นเส้นทางหลักเสี่ยงรัสเซียกำลังถูกจับตามอง ซึ่งเส้นทางสำคัญคือเส้นทาง **Middle Corridor** หรือ **“เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศทรานส์แคสเปียน”** (Trans-Caspian International Transport Route: TITR)
- เส้นทาง Middle Corridor เป็นเส้นทางคมนาคมแบบบูรณาการทางบกและทางทะเล ซึ่งเส้นทางนี้เชื่อมต่อกับยุโรปโดยหลีกเลี่ยงรัสเซีย และเส้นทางนี้เดินทางผ่านประเทศหลัก 4 ประเทศ ได้แก่ คาซัคสถาน อาเซอร์ไบจาน จอร์เจีย และตุรกี โดยอาศัยระบบรถไฟตุคคอนเทนเนอร์ร่วมกับเรือเฟอร์รี่ข้ามทะเลแคสเปียน และเครือข่ายทางรางในยุโรป รวมระยะทางกว่า 4,750 กิโลเมตร โดยมีความยาวของเส้นทางรถไฟ 4,250 กิโลเมตร และทางทะเล 500 กิโลเมตร ทำให้เป็นเส้นทางที่สั้นกว่าเส้นทางเหนือ (Northern Corridor) ที่ผ่านรัสเซียประมาณ 2,000 กิโลเมตร และมีศักยภาพในการลดเวลาเดินทางระหว่างจีน-ยุโรปอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลผ่านคลองสุเอซ
- หลังสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง Middle Corridor เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จาก 8 แสนตันต่อปีในช่วงปี 2564 เป็น 4 ล้านตันต่อปีในปี 2567 โดย World Bank คาดการณ์ว่า หากมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลดปัญหาคอขวดของการขนส่งอย่างเป็นระบบ ปริมาณการขนส่งสินค้าอาจเพิ่มขึ้นเป็น 11 ล้านตันต่อปีภายในปี 2573
- เส้นทาง Middle Corridor จึงถูกมองว่าเป็นทางเลือกสำคัญเพื่อกระจายความเสี่ยงของห่วงโซ่อุปทาน ทั้งสำหรับการค้าระหว่างจีน-ยุโรป และการขนส่งวัตถุดิบสำคัญจากเอเชียกลางไปยังตลาดยุโรปและสหรัฐฯ โดยมีกรอบความร่วมมือ อาทิ Global Gateway ของ EU และโครงการลงทุนในประเทศตามแนวเส้นทาง Middle Corridor ในเอเชียกลาง ที่มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบดิจิทัลรองรับเส้นทางนี้

โอกาสของผู้ประกอบการโลจิสติกส์และผู้ส่งออกไทย

- เส้นทางขนส่ง Middle Corridor ซึ่งมีคาซัคสถานเป็นศูนย์กลางการเชื่อมการค้าระหว่างเอเชียกับยุโรป สอดคล้องกับนโยบายการทูตเศรษฐกิจเชิงรุกของรัฐบาลที่มุ่งเชื่อมไทยกับเอเชียกลางและภูมิภาคยูเรเชีย ผ่านความร่วมมือกับสหภาพเศรษฐกิจยูเรเชีย (Eurasian Economic Union: EAEU) ซึ่งประกอบด้วย 5 ประเทศ ได้แก่ รัสเซีย คาซัคสถาน เบลารุส อาร์เมเนีย และคีร์กีซสถาน และการยกระดับความสัมพันธ์ไทย-คาซัคสถานสู่การเป็น **“หุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์”** เส้นทางนี้ถือเป็นเส้นทางขนส่งที่เชื่อมโยงหลายภูมิภาคของโลก และเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างภูมิภาคเอเชีย-ยุโรป เพื่อกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาเส้นทางและตลาดเดิม และเปิดตลาดใหม่ให้ผู้ประกอบการไทยที่ต้องการขยายตลาดในภูมิภาคยูเรเชีย
- การค้าของไทยกับประเทศที่อยู่ตามแนวเส้นทาง Middle Corridor ยังมีไม่มาก อย่างไรก็ตาม ในปี 2568 ไทยมีการค้าที่ขนส่งทางรถไฟเฉพาะกับตุรกี มูลค่า 75 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 0.13% ของการค้าระหว่างไทยกับตุรกี โดยสินค้าที่ไทยส่งออกไปตุรกีทางรถไฟ คือ ยางแผ่นรมควัน และยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค ขณะที่ไทยมีมูลค่าการค้ากับยุโรปในปี 2568 อยู่ที่ 2.30 ล้านล้านบาท โดยมีการค้าที่ขนส่งทางรถไฟมูลค่า 882 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 0.04% ของการค้าระหว่างไทยกับยุโรป ดังนั้น **เส้นทาง Middle Corridor ถือว่ายังมีช่องว่างและโอกาสในการขยายการค้าของไทยไปยังตลาดเอเชียกลาง และยุโรปได้อีกมาก**

Global Logistics Alerts

เมื่อวันที่ 17 มิ.ย. 69 มีรายงานว่า ท่าเรือมาคัชคาลา (Makhachkala) ของรัสเซีย ได้ลงนามความร่วมมือกับท่าเรือคูริก (Kuryk) ของคาซัคสถาน เพื่อพัฒนาการขนส่งเรือเฟอร์รี่บรรทุกยานพาหนะระหว่างสองท่าเรือ และกระจายสินค้าจากเส้นทางจีน-เอเชียกลาง-ท่าเรือเตอร์กเมนบาช (Turkmenbashi) ในเติร์กเมนิสถานมายังเส้นทางผ่านท่าเรือคูริกและท่าเรือมาคัชคาลา ซึ่งช่วยเพิ่มทางเลือกการขนส่งในเส้นทางทรานส์แคสเปียน (Middle Corridor) และยกระดับประสิทธิภาพการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ระหว่างยุโรป-เอเชีย

เมื่อวันที่ 23 มิ.ย. 69 มีรายงานว่า เรือบรรทุกน้ำมันและสินค้าเริ่มกลับมาเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซและเปิดระบบระบุตัวตนเรืออัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) มากขึ้น หลังความตึงเครียดระหว่างสหรัฐฯ และอิหร่านผ่อนคลายลง การขนส่งน้ำมันและก๊าซธรรมชาติผ่านช่องแคบฮอร์มุซกลับมาฟื้นตัว ขณะที่ราคาน้ำมันดิบเบรนต์ปรับลดลงต่ำกว่า 77 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดความขัดแย้ง

ตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย. 69 สำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีน (GACC) บังคับใช้มาตรการคุ้มครองสินค้านำเข้าและส่งออกบางประเภทเพิ่มเติมจากการตรวจตามกฎหมายปกติ ครอบคลุมกลุ่มสินค้าหลายรายการ อาทิ ผลิตภัณฑ์สำหรับเด็กและการกักตุนผลิตภัณฑ์ที่สัมผัสอาหาร ของใช้ในครัวประจำวัน รองเท้า เครื่องใช้ไฟฟ้า แรงดันต่ำ และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ มาตรการดังกล่าวสะท้อนว่าจีนกำลังก้าวสู่ยุคการควบคุมคุณภาพสินค้าเชิงรุกที่เข้มงวดขึ้น

เมื่อวันที่ 2 มิ.ย. 69 มีรายงานว่า ซีอีโอผู้นำโครงการขยายท่าเรือ San Antonio Outer Port มูลค่า 4.45 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หลังจากอยู่ในกระบวนการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมมานานกว่า 6 ปี โครงการดังกล่าวจะมีการก่อสร้างกันคลื่นยาวราว 4 กิโลเมตร ลานตู้สินค้า และท่าเทียบเรือกึ่งอัตโนมัติ (semi-automated container terminals) 2 แห่ง รองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ได้สูงสุด 6 ล้าน TEUs ต่อปี ซึ่งคาดว่าโครงการจะแล้วเสร็จและเริ่มเปิดดำเนินการได้ในปี 2579

เมื่อวันที่ 18 มิ.ย. 69 มีรายงานว่า สหามบินนานาชาติ Navi Mumbai ในอินเดีย เตรียมเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 15 ก.ค. 69 โดยสหามบินสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปี และรองรับคาร์โกสินค้าได้ 0.5 ล้านตันต่อปี ในเฟสแรก และมีแผนขยายเพื่อรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 90 ล้านคนต่อปี และรองรับคาร์โกสินค้าได้ 3.2 ล้านตันต่อปี ในอนาคต ทั้งนี้ สายการบินอย่าง Air India Express และ IndiGo อยู่ระหว่างเตรียมเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศจากสนามบินแห่งนี้ ซึ่งช่วยเสริมบทบาทภูมิโอบในฐานะศูนย์กลางการบินและโลจิสติกส์สำคัญของอินเดีย

เมื่อวันที่ 22 มิ.ย. 69 มีรายงานว่า กลุ่มบริษัทขนส่งและโลจิสติกส์สัญชาติฝรั่งเศส CMA CGM ได้ลงนามข้อตกลงเบื้องต้นเพื่อเข้าซื้อกิจการบริษัท Crystal Aero Solutions ผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานสัญชาติฝรั่งเศส โดยมีเป้าหมายเพื่อเสริมความแข็งแกร่งให้ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศของกลุ่มภายใต้ชื่อ CMA CGM AIR CARGO ทั้งด้านการดูแลฝูงบินและการให้บริการลูกค้า

