

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (เมษายน 2566)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	40,663
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	292 ▼ -11.5%
ปิดกิจการ	48 ▲ 54.8%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(46.9%)	▼ -17.0%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(13.0%)	▼ -19.1%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(11.3%)	▲ -29.8%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน เม.ย. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจการบริการจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจการบริการจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	710.1	(35.4%)
กิจการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (52221)	441.0	(22.0%)
กิจการบริการต่าง ๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ (52229)	334.7	(16.7%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน เม.ย. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 40,663 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 292 ราย ลดลง 11.5% และปิดกิจการ 48 ราย เพิ่มขึ้น 54.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 165 ราย คิดเป็น 46.9% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด แต่ลดลง 17.0% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์** (เม.ย. 2566) มูลค่า 2,005.99 ล้านบาท คิดเป็น 16.06% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮ่องกง และเกาหลีใต้ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจการบริการจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า คิดเป็น 35.4% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นโอกาส

“ฉางอันห้าว” เชื่อมต่อรถไฟลาว-จีน หนุนโอกาสทางการค้าไทยผ่านการขนส่งทางราง

“ฉางอันห้าว” หรือ “Chang-An Express” เส้นทางขนส่งสินค้านานาชาติของนครซีอาน เป็นการพัฒนาเส้นทางขนส่งที่ไม่ติดทะเลของจีนสู่ 3 เส้นทางหลัก คือ 1) ยุโรป 2) เอเชียกลาง ตะวันตก และใต้ และ 3) รัสเซีย เบลารุส และยูเครน ด้วยการชูจุดแข็งใน 5 ด้าน คือ 1) ความรวดเร็ว 2) ความทั่วถึง 3) มีระบบติดตามการขนส่งอัจฉริยะ 4) ต้นทุนค่าขนส่งย่อมเยา และ 5) รูปแบบการให้บริการที่ครบครัน



ที่มา: สถานกงสุลใหญ่ ณ นครซีอาน / ศูนย์ข้อมูลเพื่อ ธุรกิจไทยในจีน (THAI BIZ IN CHINA) / การรถไฟแห่งประเทศไทย / กรมการขนส่งทางราง

ปัจจุบัน “ฉางอันห้าว” เริ่มมีการขยายเส้นทางขนส่งสินค้ามายังอาเซียนเชื่อมต่อรถไฟจีน-ลาว

สำหรับไทยปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ไทย-จีน ระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ - นครราชสีมา) และระยะที่ 2 (นครราชสีมา-หนองคาย) ซึ่งคาดว่าเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ จะสามารถเชื่อมต่อรถไฟลาว-จีนได้อย่างมีประสิทธิภาพ หนุนโอกาสทางการค้าผ่านการขนส่งทางราง ทั้งด้านการลดต้นทุน และความสะดวกรวดเร็ว ถือเป็นอีกทางเลือกที่ดีสำหรับผู้ประกอบการในการขนส่งและกระจายสินค้าสู่จีน และประเทศคู่ค้าตามเส้นทางรถไฟดังกล่าวด้วย

ประเด็นความท้าทาย

การขนส่งทางเรือ กับความท้าทายของเศรษฐกิจโลก

FBX Global Container Freight Index
19-May-23 | \$1,440

ค่าระวางเรือลดลงอย่าง ต่อเนื่องจากเดือนมี.ค. 2565 อยู่ที่ราว 9,700 USD/TEU จนถึงปัจจุบัน (ณ 19 พ.ค. 2566) อยู่ที่ **1,440 USD/TEU¹** เป็นผลจากการขนส่งที่กลับมาดำเนินการเป็นปกติ และการเพิ่มจำนวนตู้คอนเทนเนอร์



ที่มา: Freightos¹/ สภาการเรือไทย/ ไทยออยล์/ สภาการแห่งประเทศไทย/ Australian Bureau of Statistics²

ทิศทางค่าระวางเรือที่ปรับลง แม้จะส่งผลเชิงบวกต่อผู้ประกอบการส่งออกในเรื่องการลดต้นทุนค่าขนส่ง แต่หากวิเคราะห์สถานการณ์เศรษฐกิจโลกและประเทศคู่ค้าสำคัญของไทย **สหรัฐฯ** ปัญหาการขยายเพดานหนี้ และความเสี่ยงพีดันชำระหนี้ ความไม่มั่นคงของระบบธนาคาร ลดความเชื่อมั่นผู้บริโภค และสามารถส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก **ออสเตรเลีย** ดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) สูงขึ้น (มี.ค. 66 สูงขึ้น 7% YoY)² ทำให้กำลังซื้อของประชาชนลดลง และมูลค่าส่งออกของไทยไปออสเตรเลียในช่วงไตรมาส 1 ปี 66 ลดลงกว่า 10.32% ประกอบกับสถานการณ์เงินเฟ้อในหลายประเทศ กระตุ้นกำลังซื้อของผู้บริโภค รวมถึงอาจเกิดอุปทานส่วนเกิน (Oversupply) ของการให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือได้



ฉบับพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มีนาคม 2566)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,217,802.79**
 สัดส่วน **67.5%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 2.5%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.6%) ▲ 19.4%	▲ 19.4%
ญี่ปุ่น (12.7%) ▲ 9.7%	▲ 9.7%
สหรัฐอเมริกา (11.1%) ▲ 16.6%	▲ 16.6%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือ บ.อัครสิน แหลมบังฯ (C1&C2) (10.9%) ▲ 28.4%	▲ 28.4%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศภ.1) (ปิโตรเลียม) (7.2%) ▼ -31.8%	▼ -31.8%
ท่าเรือ บ.อัครสิน แหลมบังฯ (D1&D2 & D3) (5.0%) ▲ 8.4%	▲ 8.4%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
รถยนต์และยานยนต์อื่นฯ (8703) (4.1%) ▲ 36.1%	▲ 36.1%
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (4.1%) ▼ -60.6%	▼ -60.6%
ชิ้นส่วนรถยนต์ ((8708) (3.8%) ▲ 11.6%	▲ 11.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **400,217.10**
 สัดส่วน **22.2%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -10.1%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (16.3%) ▼ -3.0%	▼ -3.0%
จีน (11.5%) ▼ -33.9%	▼ -33.9%
สวิตเซอร์แลนด์ (10.0%) ▼ -38.4%	▼ -38.4%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (51.2%) ▼ -5.3%	▼ -5.3%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจีคาร์โก้ (28.3%) ▼ -20.6%	▼ -20.6%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจี(EXPRESS) (16.5%) ▼ -9.5%	▼ -9.5%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรอิเล็กทรอนิกส์ (8542) (19.7%) ▲ 11.5%	▲ 11.5%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (7.2%) ▼ -36.1%	▼ -36.1%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (7.0%) ▼ -1.7%	▼ -1.7%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **173,753.22**
 สัดส่วน **9.6%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 11.3%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.3%) ▲ 118.3%	▲ 118.3%
มาเลเซีย (16.0%) ▼ -11.6%	▼ -11.6%
ลาว (13.4%) ▲ 51.4%	▲ 51.4%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา(ศภ.4) (24.0%) ▼ -9.9%	▼ -9.9%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2) (18.3%) ▲ 102.6%	▲ 102.6%
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศภ.1) (5.9%) ▼ -6.7%	▼ -6.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (8.2%) ▲ 152.3%	▲ 152.3%
เพชร (7102) (5.8%) ▼ -21.4%	▼ -21.4%
อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523) (3.9%) ▼ -19.2%	▼ -19.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,896.91**
 สัดส่วน **0.1%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 41.5%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (89.4%) ▲ 83.9%	▲ 83.9%
เกาหลีใต้ (3.6%) ▼ -18.8%	▼ -18.8%
ญี่ปุ่น (2.4%) ▲ 26.3%	▲ 26.3%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบขาร์ ทางรถไฟ (98.5%) ▲ 64.2%	▲ 64.2%
- - -	-
- - -	-

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (71.8%) ▲ 158.2%	▲ 158.2%
ยางธรรมชาติ (4001) (24.5%) ▼ -17.5%	▼ -17.5%
กระเบื้อง (6809) (1.1%) ▲ 42.8%	▲ 42.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

ส่งศักยภาพโลจิสติกส์ไทยผ่านดัชนีขีดความสามารถในด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ปี 2566

ดัชนีขีดความสามารถในด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI)

LPI จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank)

จากผลการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ทั่วโลก ด้วยหลักสำคัญ 6 ประเด็น คือ

Input

นโยบาย / กฎระเบียบ

- 1 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
- 2 พิธีการศุลกากร (Customs)
- 3 สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Logistics Competence and Quality)

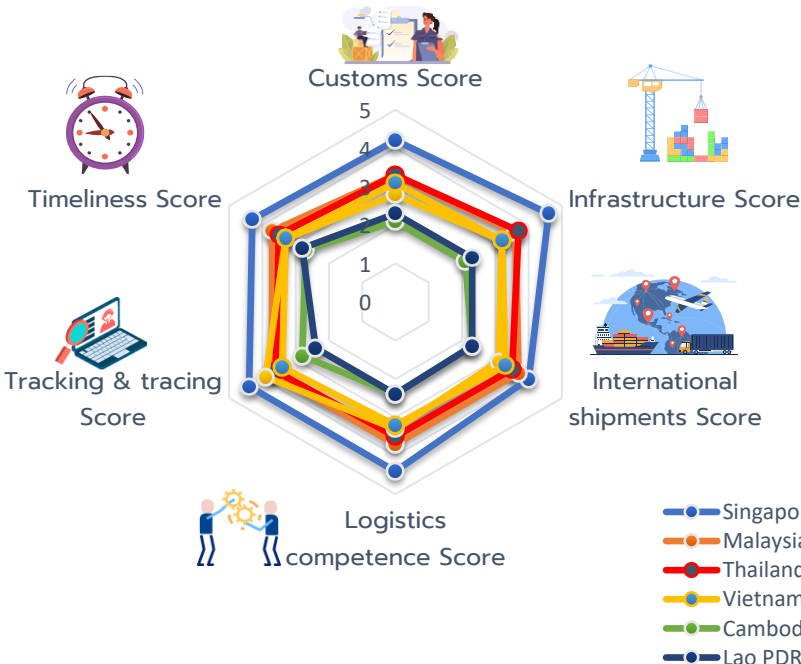
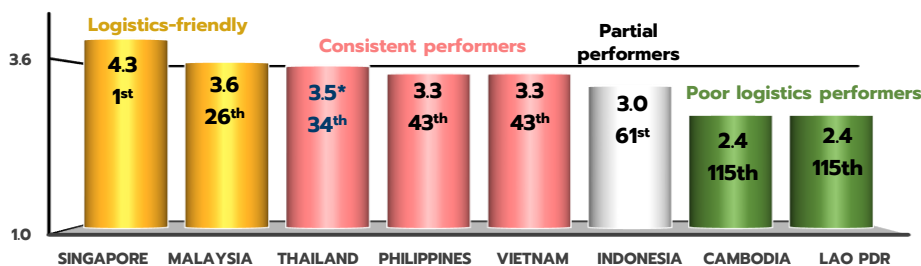
Outcome

ศักยภาพการให้บริการ

- 4 การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipment Score)
- 5 ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness Score)
- 6 ระบบการติดตามและการตรวจสอบ (Tracking & Tracing)

LPI เครื่องมือสำคัญที่ภาครัฐหลายประเทศใช้เป็นตัวชี้วัดประกอบการวางแผนการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ของประเทศ

การจัดอันดับ LPI ในกลุ่มสมาชิกอาเซียน



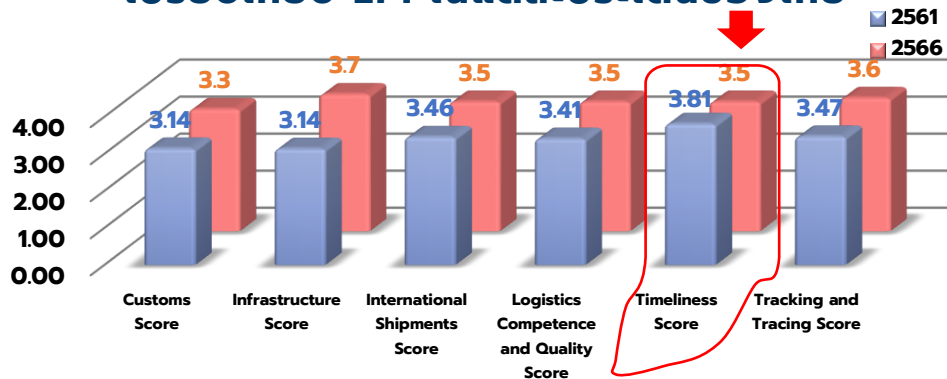
ปี 2566 LPI มีการจัดอันดับ 139 ประเทศทั่วโลก

ประเทศที่ได้คะแนนสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่

- 1 สิงคโปร์ (4.3 คะแนน)
- 2 ฟินแลนด์ (4.2 คะแนน)
- 3 เดนมาร์ก เยอรมนี เนเธอร์แลนด์ สวิตเซอร์แลนด์ (4.1 คะแนน)

ไทยอยู่ในอันดับที่ 34 ของโลก มีคะแนนรวม 3.5 คะแนน (อันดับเดียวกับประเทศบาห์เรน ลัตเวีย และกาตาร์) เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากเดิมปี 2561 ที่ได้คะแนน 3.41 คะแนน แต่มีคะแนนลดลงในเรื่อง 'ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness Score)' ไทยถือเป็นอันดับที่ 3 ในกลุ่มอาเซียน และถูกจัดอยู่ในกลุ่ม 2 คือ ประสิทธิภาพสม่ำเสมอ (Consistent performers) (รองจาก สิงคโปร์ 4.3 คะแนน และมาเลเซีย 3.6 คะแนน ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มแรก คือ โลจิสติกส์ที่เป็นมิตร (Logistics-Friendly) ส่วนประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว และ กัมพูชา อยู่ในระดับคะแนนที่เท่ากัน คือ 2.4 คะแนน ถูกจัดอยู่ในกลุ่มสุดท้าย คือ ประสิทธิภาพต่ำ (Poor Logistics performers)

เปรียบเทียบ LPI ในแต่ละประเด็นของไทย



เป้าหมายตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ที่เกี่ยวข้องกับ LPI 2 ด้าน คือ 1) ด้านพิธีการศุลกากร ซึ่งคะแนนที่ได้อยู่ที่ 3.3 ถือว่าอยู่ในเกณฑ์ดีเกินกว่าเป้าหมายที่กำหนด และ 2) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ คะแนนที่ได้อยู่ที่ 3.5 ยังคงต่ำกว่าเป้าหมายเล็กน้อย

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ผลการประเมิน
1) พิธีการศุลกากร	LPI ≥ 3.2	3.3
2) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์	LPI ≥ 3.6	3.5

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย/McKinsey²/UNWTO/กรมเจ้าท่า/กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา/กรมประชาสัมพันธ์/สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย/กรมศุลกากร/WEF



Highlight ประเด็นสำคัญ

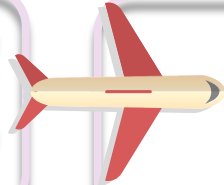
ส่องศักยภาพโลจิสติกส์ไทยผ่านดัชนีขีดความสามารถในด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ปี 2566



โลจิสติกส์ที่เป็นมิตร (Logistics Friendly) สิงคโปร์ อันดับ 1 ของโลก ต้นแบบของการพัฒนา ข้อได้เปรียบในด้านต่างๆ ไม่เพียงแต่ด้านภูมิศาสตร์สถานที่ตั้งเท่านั้น แต่ยังมี การส่งเสริมและพัฒนาในหลายด้านอย่างต่อเนื่อง เช่น

1) การสร้างเครือข่าย (Building Connectivity)

• ปี '60 หน่วยงานการบินพลเรือนของสิงคโปร์ทำ MOU กับหน่วยงานกว่า 130 ประเทศ



เพิ่มการเชื่อมต่อเที่ยวบิน (Flight Connections)

• นโยบายส่งเสริมความสัมพันธ์ท่าเรือให้บริการ และลูกค้าสายเรือ



ท่าเรือสิงคโปร์มีการถ่ายลำ (Transshipment) มากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก (ปี '65 ≈ 37.3 ล้าน TEUs)

2) การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน (Encouraging Private Sector Participation)

• ภาครัฐให้ความสำคัญกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมตัดสินใจในการจัดทำนโยบายต่างๆ

• การดึงดูดนักลงทุน โดยสร้างความมั่นใจและการสร้างบรรยากาศที่เอื้อต่อการลงทุนต่อการดำเนินธุรกิจ

3) การพัฒนานวัตกรรมของโครงสร้างพื้นฐานและกระบวนการ (Innovative Infrastructure and Processes)

• ทำเรือขนส่งสินค้า การพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีการบริหารจัดการตู้ขนส่งสินค้าแบบมาตรฐาน

ปี '61 ≈ 36.6 ล้านตู้
ปี '73 ≈ 65 ล้านตู้ (คาดการณ์)

• ทำอากาศยานขนส่ง มีการพัฒนาความพร้อมรองรับการขนส่งเร่งด่วน มีศูนย์กลางโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ



(มีการพัฒนาศูนย์ฯ จนได้รับรางวัล The IATA CEIV Pharma Certification จาก IATA) ที่แรกของโลก)

• การพัฒนาบุคลากร ให้สามารถใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ในการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



• แผนพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อรับมือกับความเปลี่ยนแปลงระดับน้ำทะเลในอนาคตที่เกิดจากภาวะโลกร้อน



เวียดนาม ประเทศที่น่าจับตามองในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

เวียดนามมีแนวโน้มได้รับการประเมิน LPI ได้คะแนนสูงขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะในด้านโครงสร้างพื้นฐาน (ปัจจุบันคะแนนอยู่ที่ 3.2 เพิ่มขึ้นจากปี 2561 ที่ได้ 3.01) ด้วยปัจจัย ดังนี้



ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเร่งสร้างความได้เปรียบจากแผนพัฒนาท่าเรือของเวียดนาม ปี 2564-2573



กำหนดเป้าหมายการดึงดูดการลงทุนต่างชาติ (FDI) ปัจจุบันมีบริษัทสายการบินขนาดใหญ่ของโลก เข้าร่วมทุนหลายราย



การจัดอันดับ The Container Port Performance Index (CPPI) ของธนาคารโลก ปี 2565 ท่าเรือท่ามายเมียม (Port of CAI MEP) ของเวียดนาม ติดอันดับ 12 (จากท่าเรือ 348 แห่งทั่วโลก)



รัฐบาลเวียดนามตั้งเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคเช่นเดียวกับไทย

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าไทยจะมีคะแนนดีขึ้นเมื่อเทียบกับการจัดอันดับล่าสุดที่ผ่านมา แต่ยังมีข้อสังเกตหลายประการที่เป็นจุดอ่อนที่ควรเร่งดำเนินการพัฒนา ดังนี้

1) การบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ) เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาทั้งด้านการให้บริการ กฎระเบียบ โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรมและเทคโนโลยี ระบบโลจิสติกส์ของไทยให้เกิดประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ อาจนำแนวทางการพัฒนาของสิงคโปร์ มาพิจารณาเป็นต้นแบบหรือปรับใช้กับกลยุทธ์การพัฒนาของไทย ตามความพร้อมและลำดับความสำคัญของประเทศต่อไป

2) การขยายความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อยกระดับเครือข่ายการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีความเชื่อมโยงบริการและการขนส่งสินค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย เช่น สปป.ลาว และ กัมพูชา ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและพิธีการศุลกากร (ซึ่งทั้ง 2 ประเทศยังมีคะแนน LPI อยู่ในกลุ่มที่มีประสิทธิภาพต่ำ) เพื่อหนุนการค้าชายแดนผ่านแดนในภาพรวม ตั้งแต่ต้นทาง (ผู้ส่งออก) ไปถึงปลายทาง (ผู้นำเข้า) ได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเส้นทาง

