

จับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กันยายน 2565)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* **39,214**

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	326	▼ -18.1%
ปิดกิจการ	108	▲ 86.2%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(53.1%)	▼ -8.0%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(10.4%)	▼ -33.3%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(9.5%)	▲ +10.7%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ก.ย. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	2,277.79	(46.1%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	506.04	(10.2%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	495.47	(10.0%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.-ก.ย. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 39,214 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 326 ราย ลดลง 18.1% และปิดกิจการ 108 ราย หรือเพิ่มขึ้น 86.2% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 173 ราย คิดเป็น 53.1% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 8.0% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-ก.ย. 2565)** มูลค่า 4,943.79 ล้านบาท คิดเป็น 12.06% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ จีน ญี่ปุ่น ฮ่องกง และออสเตรเลีย ตามลำดับ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (สิงหาคม 2565)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,303,114.88**
สัดส่วน **69.0%**
การเติบโต (YoY) **▲ 30.5%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (18.8%)	▲ 18.3%
ญี่ปุ่น (11.1%)	▲ 13.8%
สหรัฐอเมริกา (10.1%)	▲ 38.2%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาตพาด (ปีโตรเลียม) (10.6%)	▲ 64.1%
ท่าเรือ บ.อัครวิสัยแหลมฉบัง (9.8%)	▲ 40.2%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สบ.) (7.6%)	▲ 99.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (10.6%)	▲ 90.9%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.7%)	▲ 24.3%
ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ (2711) (3.4%)	▲ 411.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **382,117.52**
สัดส่วน **20.2%**
การเติบโต (YoY) **▲ 20.5%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (17.7%)	▲ 25.0%
จีน (16.8%)	▲ 21.7%
ญี่ปุ่น (9.8%)	▼ 3.2%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (53.1%)	▲ 18.1%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซี คาร์โก้ (22.8%)	▲ 17.6%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซี (EXPRESS) (19.6%)	▲ 38.5%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์กรอนิกส์ (8542) (22.4%)	▲ 40.6%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (7.9%)	▲ 36.7%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (7.4%)	▼ -7.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **187,059.44**
สัดส่วน **9.9%**
การเติบโต (YoY) **▲ 20.3%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
มาเลเซีย (16.3%)	▼ -24.8%
จีน (14.8%)	▲ 6.8%
ลาว (11.7%)	▲ 21.7%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (22.8%)	▲ 19.4%
ด้านศุลกากรนุกดาหาร (ศก.2) (13.0%)	▼ -21.5%
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.1) (6.3%)	▲ 45.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (5.1%)	▼ -43.9%
อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523) (5.1%)	▲ 13.4%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711) (4.5%)	▲ 60.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,167.62**
สัดส่วน **0.1%**
การเติบโต (YoY) **▼ -30.4%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (80.1%)	▼ -30.3%
ญี่ปุ่น (6.3%)	▼ -9.6%
เกาหลีใต้ (5.6%)	▲ 299.9%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ ทางรถไฟ (96.2%)	▼ -32.2%
ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ (ศก.4) (1.3%)	-
ด้านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (0.2%)	-

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (65.0%)	▼ -7.5%
ยางธรรมชาติ(4001) (31.1%)	▼ -55.7%
ซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์(6809) (1.3%)	▲ 2.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ประเด็นโอกาส

จีนเปิดด่านท่าเรือกว๋นเหล่ย์ เขตสิบสองปันนา ๔

- ให้นำเข้าส่งออกสินค้า ตั้งแต่วันที่ 15 ก.ย. 2565 หลังจากที่เปิดให้บริการตั้งแต่ต้นปี 2563
- กว๋นเหล่ย์เป็นท่าเรือสำคัญที่ไทยมักส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน ผ่านแม่น้ำโขง และเป็น "ด่านจำเพาะสำหรับนำเข้าเนื้อสัตว์" ที่สำนักงานศุลกากรแห่งชาติจีนกำหนด ซึ่งขณะนี้นี้ยังไม่พร้อมรองรับสินค้าห่วงโซ่เย็น (Cold Chain) และผลไม้ สินค้าจากไทยส่วนใหญ่จึงเป็นสินค้าเกษตรและอาหาร เช่น น้ำตาล (HS 1701) และเนื้อและส่วนอื่นของสัตว์ปีก (HS 0207) เป็นต้น



- ในปี 2561 (ก่อนโควิด-19) ไทยส่งออกจากด่านศุลกากรเชียงแสน และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปจีน มูลค่ารวม 1,262 ล้านบาท (ส่งออกทางเรือกว่า 98 ล้านบาท หรือกว่า 8,416 ตัน) แต่หลังเกิดโควิด-19 ในปี 2562 และ 2563 มูลค่าการส่งออกลดลงเหลือ 771 ล้านบาท (ทางเรือ 15 ล้านบาท) และ 367 ล้านบาท (มีเฉพาะการขนส่งทางรถยนต์) ตามลำดับ การกลับมาเปิดด่าน ๔ จึงจะทำให้การส่งออกไทยผ่านช่องทางดังกล่าวกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง (ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ)

ประเด็นความท้าทาย



ผลกระทบชั่วคราวจากอุทกภัย

- อุทกภัยในพื้นที่เศรษฐกิจกว่า 21 จังหวัด โดยเฉพาะบริเวณภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลางตอนบน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่งผลกระทบต่อผลผลิตภาคเกษตร การบริโภคอุปโภคสินค้าลดลง และภาคการท่องเที่ยวที่ชะลอตัวจากการยกเลิกหรือเลื่อนการเดินทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์ที่ลดลงชั่วคราวในช่วงปลายเดือนกันยายน-ต้นเดือนตุลาคม 2565



ผลกระทบทางอ้อมจากค่าเงินบาทอ่อน

- ค่าเงินบาทอ่อนต่อเนื่อง (ธนาคารแห่งประเทศไทย อัตราขาย ณ 3 ต.ค. 65 38.17 บาท/USD) ส่งผลต่อแนวโน้มเงินเฟ้อสูงขึ้น (เงินบาทอ่อน 5% อัตราเงินเฟ้อขยายตัว 0.57%!) รวมถึงผลกระทบต่อต้นทุนภาคการนำเข้า (โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่พึ่งพาการนำเข้าสูง เช่น พลังงาน ปุ๋ย เหล็ก ถั่วเหลือง เครื่องจักรคอมพิวเตอร์ และโทรศัพท์มือถือ) ประกอบกับการขึ้นอัตราค่าจ้างแรงงานตั้งแต่ 1 ต.ค. 65 ซึ่งอาจกระทบต่อแนวโน้มการลงทุนจากต่างชาติได้ (อ้างอิง: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม)



Highlight ประเด็นสำคัญ



ไทย-ออสเตรเลีย RCEP กับประโยชน์ทางการค้าและบริการโลจิสติกส์



• **ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP)** ซึ่งเริ่มบังคับใช้เมื่อ 1 มกราคม 2565 เป็นหนึ่งแรงหนุนการค้าระหว่างประเทศไทยและคู่เจรจา ซึ่งออสเตรเลียเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิก RCEP และคู่ค้าสำคัญของไทยที่มีแนวโน้มการบริโภคสินค้าไทยเพิ่มขึ้น โดยมีมูลค่าการส่งออกไทยไปออสเตรเลีย ณ เดือน **ส.ค. 2565 ขยายตัวร้อยละ 3.88** สินค้าสำคัญที่ขยายตัว ได้แก่ รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ เครื่องปรับอากาศและส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ อาหารทะเลกระป๋อง และแปรรูป และรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ในขณะที่หากดูจากตัวเลขสะสมตั้งแต่เดือน **ม.ค.-ส.ค. 2565 ขยายตัวถึงร้อยละ 21.9**

• ทั้งนี้ คาดว่าการส่งออกไทยไปยังออสเตรเลียนี้ออกภาพขยายตัวเพิ่มขึ้น จากความตกลงทางการค้า การผ่อนคลายมาตรการป้องกัน COVID-19 และการขยายตัวทางเศรษฐกิจภายในประเทศ โดยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของ **ออสเตรเลียในปี 2564** มีมูลค่ากว่า 1.543 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ **เติบโต 16.19% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า** และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัว 58,780 ดอลลาร์สหรัฐ 1.29 ซึ่งหากเทียบกับกลุ่มประเทศสมาชิก RCEP ออสเตรเลียถือว่า GDP สูงเป็นอันดับที่ 4 รองจาก จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้

GDP 2564 + 16.19%



• ภายใต้ความตกลง RCEP ออสเตรเลียยกเลิกภาษีศุลกากรทันที 75.34% ของจำนวนรายการสินค้าทั้งหมดในตารางข้อผูกพันภาษี เช่น สินค้าประเภทกาแฟและชา น้ำตาลและขม ผาย ปลาและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น และตั้งแต่ปีที่ 20 เป็นต้นไป จะยกเลิกภาษี 98.27% ของจำนวนรายการสินค้าทั้งหมด ๆ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและเพิ่มโอกาสในการส่งออกทั้งสินค้าและภาคบริการ

• สำหรับภาคบริการ ความตกลง RCEP ยกเลิกข้อจำกัดสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางทะเล เช่น เดียวกับความตกลงอาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ (ANZFTA) ซึ่งถือเป็นอีกแรงหนุนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการส่งออกและภาคอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของไทย

• ออสเตรเลียมีระดับการพัฒนาภาคโลจิสติกส์ค่อนข้างสูง เห็นได้จากดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ในภาพรวมอยู่ลำดับที่ 18, 19 และ 16 ในปี 2561 2559 และ 2557 ตามลำดับ โดยมีการพัฒนาในแต่ละมิติ ดังนี้

ปี (ลำดับที่)	คะแนน						
	ภาพรวม (overall LPI score)	ความรวดเร็วในการส่งสินค้า (Timeliness)	โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	การติดตามสินค้า (Tracking & tracing)	ความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ (Logistics competence)	พิธีการศุลกากร (Customs)	การขนส่งระหว่างประเทศ (International shipments)
Australia							
2561* (18)	3.75	3.98	3.97	3.82	3.71	3.87	3.25
2559 (19)	3.79	4.04	3.82	3.87	3.87	3.54	3.63
2557 (16)	3.81	4.00	4.00	3.81	3.75	3.85	3.52
Thailand							
2561* (32)	3.41	3.81	3.14	3.47	3.41	3.14	3.46
2559 (45)	3.26	3.56	3.12	3.20	3.14	3.11	3.37
2557 (35)	3.43	3.96	3.40	3.45	3.29	3.21	3.30

หมายเหตุ: ปี 2561 เป็นปีล่าสุดที่ World Bank มีการจัดทำดัชนี LPI

• เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นแรงขับเคลื่อนการพัฒนาประสิทธิภาพในภาพรวมของเศรษฐกิจ และเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันทางการค้า **ออสเตรเลียได้จัดตั้งสภาโลจิสติกส์ออสเตรเลีย (Australian Logistics Council: ALC)** ขึ้น ซึ่งเป็นการรวมตัวกันระหว่างภาครัฐที่เกี่ยวข้อง กับผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายใหญ่ของประเทศ ร่วมพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ

• ภาคโลจิสติกส์ของออสเตรเลียค่อนข้างมีศักยภาพ และมีการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชนอย่างเข้มแข็ง ดังนั้น การเข้าสู่ตลาดดังกล่าวอาจทำได้ยาก จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ทั้งภาครัฐและเอกชนไทยต้องเร่งพัฒนา ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ รวมถึงการส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้สามารถแข่งขันในเวทีสากลได้

ที่มา: World Bank / นสรเจรจาการค้าระหว่างประเทศ/ นสรพัฒนารัฐกิจการค้า /The Australian Logistics Council

เวียดนามตั้งเป้าขยายศักยภาพกองเรือพาณิชย์

กระทรวงคมนาคมของเวียดนาม

ตั้งเป้าหมายเพิ่มศักยภาพกองเรือพาณิชย์เวียดนาม



รองรับการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก

20% ในปี 2573



10% ในปี 2569



7% ในปัจจุบัน

- เวียดนามจะมีการพัฒนาเรือสินค้าให้ทันสมัย
- พัฒนา**โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ**เพื่อจัดการสินค้าตู้คอนเทนเนอร์
- **การให้สิทธิพิเศษทางภาษีจูงใจ** เช่น การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มแก่เรือที่นำเข้าโดยผู้ส่งสินค้า เวียดนามจนถึงสิ้นปี 2569 การยกเว้นภาษีนำเข้าและลดค่าธรรมเนียมน้ำหนักเครื่องหนึ่งให้กับผู้ประกอบการเรือคอนเทนเนอร์ตั้งแต่ 1,500 TEUs ขึ้นไป
- สิทธิพิเศษทางภาษีสำหรับเรือที่ขับเคลื่อนด้วย**พลังงานสะอาด** เช่น LNG และไฮโดรเจน จนถึงสิ้นปี 2573)
- การเข้าเป็นภาคีสนธิสัญญาด้านการเดินเรือระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เช่น จีน ติมพูชา และไทย
- ปี 2569-2573 เพิ่มการสนับสนุนเรือคอนเทนเนอร์ใน**เส้นทางตลาดเป้าหมายสำคัญ** เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ยุโรป และสหรัฐอเมริกา



สัดส่วนการขนส่งสินค้าโดยกองเรือพาณิชย์

10%

7%

สัดส่วนการพึ่งพาการขนส่งทางเรือในการขนส่งระหว่างประเทศ

86%

90%

ไทยมีส่วนการขนส่งสินค้าโดยกองเรือพาณิชย์ไทย ไม่เกิน 10% ของมูลค่าค่าระวางขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ เนื่องจากเรือมีขนาดเล็ก ระบายบรรทุกน้อย ไม่สามารถขนส่งระยะไกล จึงทำให้ไทยต้องพึ่งพาเรือต่างชาติ ทั้งนี้ ในปี 2564 การขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออกของประเทศไทยพึ่งพาการเดินเรือ 86% และไทยมีการขาดดุลค่าระวางขนส่งสินค้านำเข้าปีละ 9.18 แสนล้านบาท

- เวียดนามซึ่งอยู่ในกลุ่มอาเซียนบก แต่**มีศักยภาพกองเรือสูงเป็นอันดับ 3 ของอาเซียน** (รองจากสิงคโปร์ และอินโดนีเซีย) และเป็นอันดับที่ 28 ของโลก อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบประสิทธิภาพการจัดการของท่าเรือ ไทยยังสูงกว่าเวียดนามเล็กน้อย
 - ระยะเวลาเฉลี่ยในท่าเรือ: ไทย 0.67 วัน / เวียดนาม 0.90 วัน
 - อายุเรือ: ไทย 11 ปี / เวียดนาม 13 ปี
 - น้ำหนักคอนเทนเนอร์เฉลี่ยต่อเรือ: ไทย 2,177 TEU / เวียดนาม 1,966 TEU
 - ปริมาณคอนเทนเนอร์สูงสุด: ไทย 23,656 TEU / เวียดนาม 18,400 TEU

- ปัจจุบัน **การทำเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ** ซึ่งจะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีเห็นชอบก่อน หลังจากนั้นอาจเริ่มให้บริการเดินเรือเส้นทางภายในประเทศ ในการเดินเรือในอ่าวไทย (Domestic Marine Line) และการเชื่อมโยงตะวันออกสู่ภาคใต้ ระหว่างอ่าวไทยกับอันดามัน (Land Bridge) ซึ่ง**กลยุทธ์โลจิสติกส์ของไทยจะมุ่งเป้าการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ** เพื่อเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟ และการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ
- ทั้งนี้ อัตราการเดินทางเรือของโลกเพิ่มปริมาณมาอยู่ที่เอเชียและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากขึ้น คาดว่าในอนาคตจะเห็นพัฒนาการของโลจิสติกส์ในภูมิภาค และความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อเพิ่มโอกาสการค้ามาสู่ภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น

ที่มา: ¹ https://theinvestor.vn ² กระทรวงคมนาคม ³ สภาค้าส่งประเทศไทย ⁴ Review of Maritime Transport 2021, UNCTAD ⁵ ท่าเรือแห่งประเทศไทย



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่ Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างความเข้มแข็งทางการค้า โทร 0 2507 5857