

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (เมษายน 2568)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* **45,832**

จำนวน การเติบโต (YoY)

เปิดกิจการใหม่ 248 ▲ 0.4%

ปิดกิจการ 29 ▼ -17.1%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC)

หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

สัดส่วน* การเติบโต (YoY)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323) (62.50%) ▲ 40.9%

ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292) (9.68%) ▼ -27.3%

การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339) (9.27%) ▼ -4.2%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน เม.ย. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

มูลค่า (ล้านบาท) สัดส่วน*

กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291) 906.93 (44.92%)

กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221) 441 (21.84%)

ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292) 167.82 (8.31%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน เม.ย. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 45,832 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 248 ราย เพิ่มขึ้น 0.4% และปิดกิจการ 29 ราย ลดลง 17.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 155 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 40.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (เม.ย. 2568)** มูลค่า 2,019.04 ล้านบาท คิดเป็น 30.42% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส จีน ทัมพูชา สิงคโปร์ และไต้หวัน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า คิดเป็น 44.92% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

สถานการณ์โลจิสติกส์น่าสนใจรอบโลก

สำหรับฤดูกาลผลไม้ในปี 2568 ล่าสุด ไทยได้ส่งทุเรียนไปยังจีนผ่านด่านที่อาจเป็นโอกาสใหม่ ๆ 2 แห่ง ได้แก่ (1) ด่านหลงปิง เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ซึ่งตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกฉียงใต้ของจีน โดยเป็นการขนส่งทางรถบรรทุกผ่านทางประเทศเวียดนาม และ (2) ด่านกุ้ยหยาง มณฑลกุ้ยโจว ซึ่งตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีน โดยเป็นการขนส่งทางเครื่องบินเข้าเหมาลำในเที่ยวบินตรงกรุงเทพฯ-กุ้ยโจว

นอกจากนั้น เส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน ก็ยังคงเป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งผลไม้ และสินค้าระหว่างไทยและจีน เนื่องจากเป็นวิธีขนส่งที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ยังต้องการความร่วมมือของประเทศบนเส้นทางเพื่อยกระดับการใช้ประโยชน์เส้นทางดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ด้านเวียดนาม ล่าสุดได้เปิดท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ ณ นครโฮฟอง ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเวียดนาม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าและรองรับการเติบโตของการค้า การพัฒนานี้จะเป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในการขยายตลาดและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าสู่เวียดนามและประเทศอื่น ๆ

ขณะที่**ไนจีเรีย**กำลังเผชิญปัญหาการสูญเสียผลผลิตทางการเกษตรหลังการเก็บเกี่ยว เนื่องจากขาดแคลนระบบโลจิสติกส์ในห่วงโซ่ความเย็น สถานการณ์นี้อาจเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยที่มีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และเทคโนโลยีการเก็บรักษาอาหารเข้ามาลงทุนหรือร่วมมือทางธุรกิจในตลาดแอฟริกา

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, Maersk, Indian Express

ผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างอินเดีย-ปากีสถาน

ความขัดแย้งระหว่าง**อินเดีย**และ**ปากีสถาน** ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2568 กระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ ห่วงโซ่อุปทานโลก และธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยทั้งสองประเทศระงับการค้าและเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างกัน ไม่ว่าจะเป็นทางทะเลหรือทางอากาศ จึงอาจทำให้เส้นทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับประเทศคู่พิพาททั้งสองอาจต้องปรับเปลี่ยนและเป็นต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ความขัดแย้งดังกล่าวทำให้ราคาน้ำมันดิบมีแนวโน้มสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตและการขนส่งของธุรกิจ

ทั้งนี้ ข้อมูลจากแดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า ชี้ให้เห็นว่า ในปี 2567 การค้าของไทยกับอินเดียมีมูลค่า 6.15 แสนล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 10.77% คิดเป็นสัดส่วน 2.87% ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย โดยวิธีการขนส่งหลักคือทางเรือ สัดส่วน 73.84% รองลงมาคือทางเครื่องบิน สัดส่วน 18.58% ขณะที่การค้าของไทยกับปากีสถานมีมูลค่า 4.41 หมื่นล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 14.24% คิดเป็นสัดส่วน 0.21% ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย โดยวิธีการขนส่งหลักคือทางเรือ สัดส่วน 93.91% รองลงมาคือทางเครื่องบิน สัดส่วน 3.75% จึงเห็นได้ว่าการค้าระหว่างไทยกับประเทศทั้งสองมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ภูมิภาคเอเชียใต้ยังเป็นตลาดที่มีศักยภาพในอนาคต ผู้ประกอบการไทยจึงควรติดตามและปรับตัวต่อสถานการณ์ดังกล่าว และความไม่แน่นอนในอนาคตอย่างใกล้ชิด



ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (เมษายน 2568)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,075,260.88**
สัดส่วน **58.5%**
การเติบโต (YoY) **▼ -3.7%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน (23.8%)	▲ 7.1%
	สหรัฐอเมริกา (12.7%)	▲ 3.7%
	ญี่ปุ่น (9.7%)	▼ -5.3%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(74.9%)	▼	-4.1%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(9.2%)	▲	3.3%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(6.6%)	▼	-7.1%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	ส่วนแบ่ง (8.3%)	การเติบโต (YoY) ▼ -11.4%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.8%)	▲ 44.4%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(1.5%)	▼ -35.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **539,259.16**
สัดส่วน **29.3%**
การเติบโต (YoY) **▲ 28.2%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
	จีน	(19.2%)	▲ 68.1%
	สหรัฐอเมริกา	(16.3%)	▲ 29.6%
	ไต้หวัน	(14.2%)	▲ 42.5%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
สนามบินสุวรรณภูมิ	(96.2%)	▲	26.3%
สนามบินดอนเมือง	(3.5%)	▲	127.6%
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา (ศก.1)	(0.3%)	▲	46.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(10.1%)	▲	403.6%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(8.2%)	▼	-31.8%
หน่วยประมวลผล (847150)	(6.5%)	▲	108.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **196,648.22**
สัดส่วน **10.7%**
การเติบโต (YoY) **▲ 7.0%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
	จีน	(27.4%)	▲ 9.5%
	มาเลเซีย	(13.2%)	▲ 10.2%
	ลาว	(12.2%)	▲ 3.8%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(21.2%)	▲	19.8%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(16.6%)	▲	26.6%
ด่านศุลกากรนครพนม (ศก.2)	(7.6%)	▼	-10.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ทุเรียนสด (081060)	(8.4%)	▼	-24.6%
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.2%)	▲	422.1%
ก๊าซธรรมชาติ (271121)	(2.5%)	▲	17.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **3,249.02**
สัดส่วน **0.18%**
การเติบโต (YoY) **▲ 10.0%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
	จีน	(88.8%)	▲ 16.1%
	ญี่ปุ่น	(2.8%)	▲ 35.5%
	สหรัฐอเมริกา	(2.1%)	▲ 116.3%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(71.1%)	▲	30.6%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(28.9%)	▼	-18.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(40.0%)	▲	99.1%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(24.8%)	▼	-2.8%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(11.8%)	▲	68,013.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนเมษายน 2568



สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

เจาะลึกโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียน

- ประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางการผลิตและกระจายสินค้า ซึ่งเอื้อต่อการเติบโตของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ โดยเฉพาะในภาคโลจิสติกส์ที่มีบทบาทเชื่อมโยงการค้าและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทยและภูมิภาคในระยะยาว
- ในปี 2567 การค้าระหว่างประเทศของอาเซียนกับโลก มีมูลค่า 3.92 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวจากปีก่อนหน้า 10.71% โดยอาเซียนมีมูลค่าการส่งออก 2.04 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีมูลค่าการนำเข้า 1.88 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ
- จากรายงานของ Custom Market Insights ระบุว่า ในปี 2567 ตลาดโลจิสติกส์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีมูลค่า 2.43 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ และจะเพิ่มขึ้นเป็น 4.77 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ ภายในปี 2577 โดยได้รับอานิสงส์จากการเติบโตของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การลงทุนในเทคโนโลยี เช่น AI และ IoT ตลอดจนแนวโน้มการขยายตัวของการลงทุนจากต่างประเทศ
- การประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนล่าสุด ครั้งที่ 46 เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2568 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ผู้นำประเทศในอาเซียน รวมถึงนายกรัฐมนตรีของไทย ได้ร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์ใหม่ของอาเซียน ภายใต้แนวคิด “การมีส่วนร่วมอย่างทั่วถึง และยั่งยืน” (Inclusivity and Sustainability) โดยผู้นำอาเซียนได้ร่วมรับรองเอกสารผลลัพธ์ 9 ฉบับ ซึ่งหนึ่งในนั้น คือ แผนยุทธศาสตร์ความเชื่อมโยงอาเซียน (ASEAN Connectivity Strategic Plan) ซึ่งมุ่งเน้นในการ “เชื่อมโยงอาเซียนให้เป็นหนึ่งเดียว” ผ่านการพัฒนา 6 ด้านหลัก โดยเป้าหมายยุทธศาสตร์ที่ 4 ของแผนดังกล่าวเน้นเรื่อง “ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อ” (Seamless Logistics and Supply Chain) เพื่อเสริมความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในเวทีโลก
- ปัจจุบัน ประเทศสมาชิกอาเซียนมีสภาพแวดล้อมและพัฒนาการด้านโลจิสติกส์ที่น่าสนใจ อาทิ

ไทย

- GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 2.56 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ
- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** 14%
- ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือแหลมฉบัง, สนามบินสุวรรณภูมิ, ท่าสะพาน, ท่าปาดังเบซาร์, ท่าอรัญประเทศ, ท่าแม่สาย, ท่าแม่สอด, ท่าหนองคาย, ท่ามุกดาหาร
- เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของไทยที่มีเป้าหมายในการยกระดับพื้นที่ภาคตะวันออกให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมระดับโลก โดยครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งมีศักยภาพสูงด้านอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์, ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมไทย เมียนมา ลาว และเวียดนาม เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลอันดามันและทะเลจีนใต้ ส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศในภูมิภาค, ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางที่เชื่อมโยงจีน-เมียนมา/ลาว-ไทย และ จีน-เวียดนาม โดยเส้นทางนี้รองรับอุตสาหกรรมที่หลากหลาย อาทิ อุตสาหกรรมเกษตร โลจิสติกส์และท่องเที่ยว

มาเลเซีย

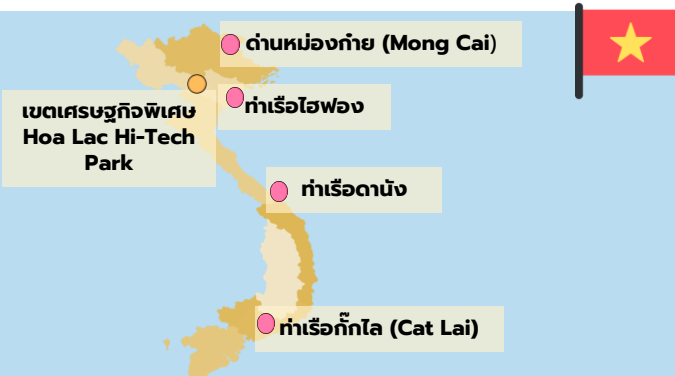
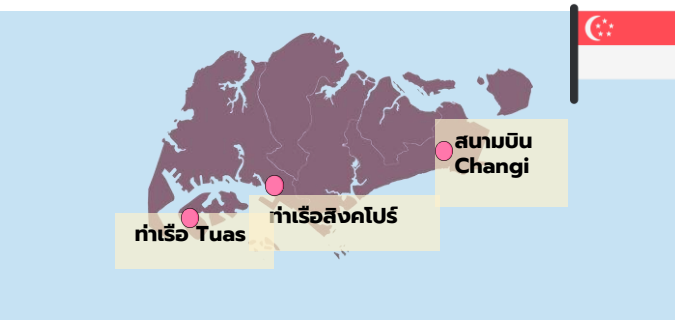
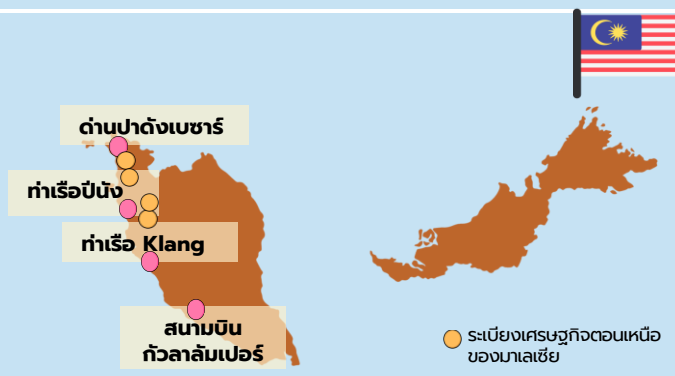
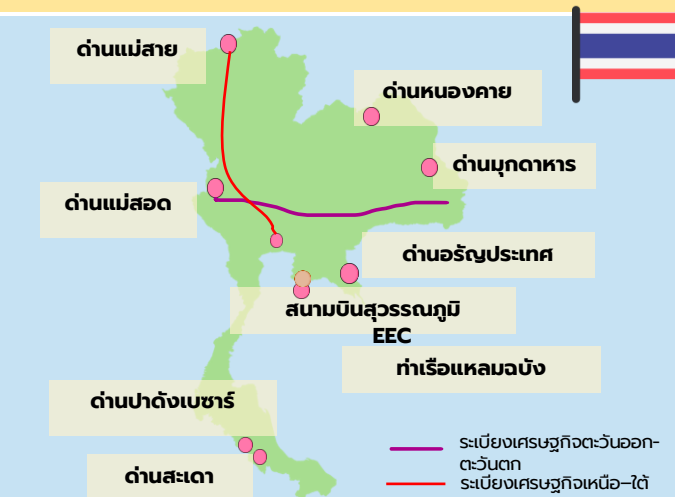
- GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 1.54 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ
- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** 13%
- ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือ Klang, ท่าเรือปีนัง, สนามบินกัวลาลัมเปอร์, ท่าปาดังเบซาร์
- เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** ระเบียงเศรษฐกิจตอนเหนือของมาเลเซีย (Northern Corridor Economic Region: NCER) ครอบคลุม 4 รัฐตอนเหนือของมาเลเซีย ได้แก่ (1) เกาะปีนัง (Pulau Pinang) (2) เกดะห์ (Kedah) (3) เปเร (Perak) และ (4) เปลิส (Perlis) ซึ่งติดกับพื้นที่จังหวัดสตูล สงขลา และยะลาของไทย สาขาเป้าหมายของระเบียงเศรษฐกิจ ได้แก่ (1) การผลิตที่มีมูลค่าสูง (2) การเกษตรสมัยใหม่ (3) การให้บริการขั้นสูง

สิงคโปร์

- GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 3.62 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ
- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** 8%
- ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือสิงคโปร์ (ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ (Brani, Keppel, Tanjong Pagar, Pasir Panjang), ท่าเรือ Tuas, สนามบิน Changi)
- เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** เขตเศรษฐกิจพิเศษเจ-สิงคโปร์ (JS-SEZ) ตั้งอยู่ในรัฐยะโฮร์ทางตอนใต้ของมาเลเซีย โดยมุ่งส่งเสริมความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนของแรงงานและธุรกิจ ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน เช่น จุดผ่านแดน ด้านศุลกากร และระบบขนส่งร่วม

เวียดนาม

- GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 2.01 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ
- สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** 18%
- ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือไฮฟอง, ท่าเรือดานัง, ท่าเรือก๊วกไ (Cat Lai), ท่าหม่องกาย (Mong Cai) ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างเวียดนามกับจีน
- เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** เขตเศรษฐกิจพิเศษ Hoa Lac Hi-Tech Park (HHTP) ซึ่งเป็นเขตอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงแห่งแรกและใหญ่ที่สุดของเวียดนาม ตั้งอยู่ทางตะวันตกของกรุงฮานอย เมืองหลวงของเวียดนาม



ที่มา : สศค., คิดค้า.com, Trade Map, Custom Market Insights, สศช., SingStat, ADB, PSA, สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์, Thai Biz Singapore, ThaiPublica, สกพอ, สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนเมษายน 2568



TPSO
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
Trade Policy and Strategy Office

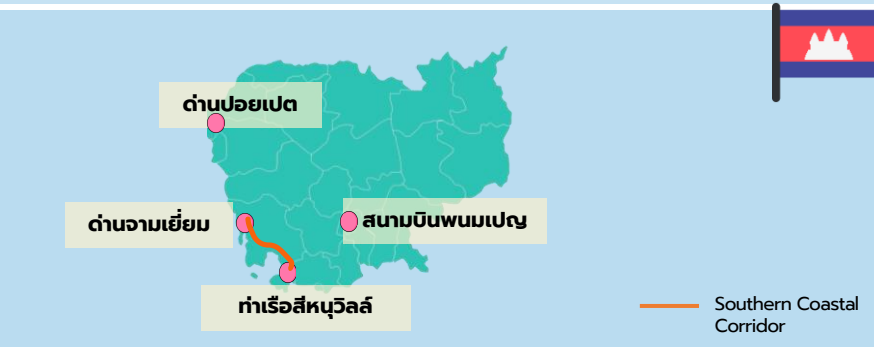
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

เจาะลึกโลจิสติกส์ในประเทศสมาชิกอาเซียน



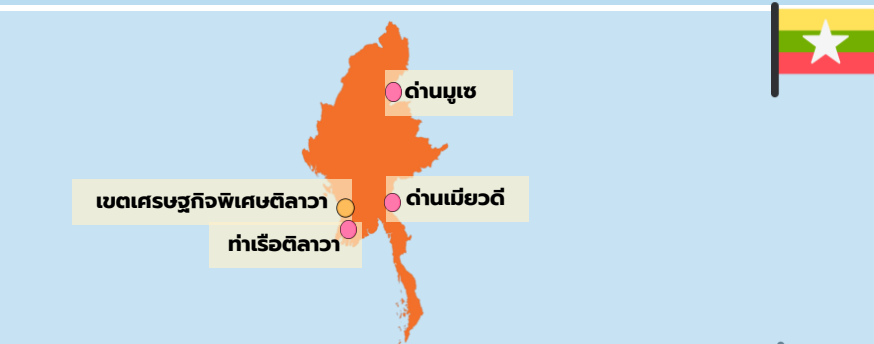
อินโดนีเซีย

- **GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 8.05 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ
- **สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** 14%
- **ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือ Tanjung Priok, สนามบิน Soekarno-Hatta, ด้าน Entikong ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างอินโดนีเซียกับมาเลเซีย
- **เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** เขตเศรษฐกิจชวา (Java Economic Corridor) เป็นเขตเศรษฐกิจที่เน้นพัฒนาอุตสาหกรรมด้านการผลิตยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์ และสินค้าอุปโภคบริโภค



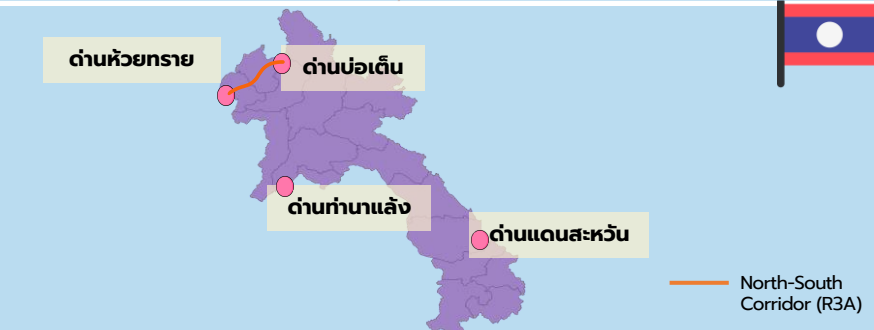
กัมพูชา

- **GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 2.97 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ
- **สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2563*:** 26% (*ข้อมูลล่าสุด)
- **ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือสีหนุวิลล์ (Sihanoukville), สนามบินพนมเปญ, ด้านจามเยียม (Cham Yeum) (เกาะกง), ด้านปอยเปต (Poipet) ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างกัมพูชากับไทย
- **เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** Southern Coastal Corridor (SCC) เชื่อมไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ โดยเป็นเส้นทางสำคัญที่รองรับอุตสาหกรรมท่องเที่ยว โลจิสติกส์ และการค้าชายแดน



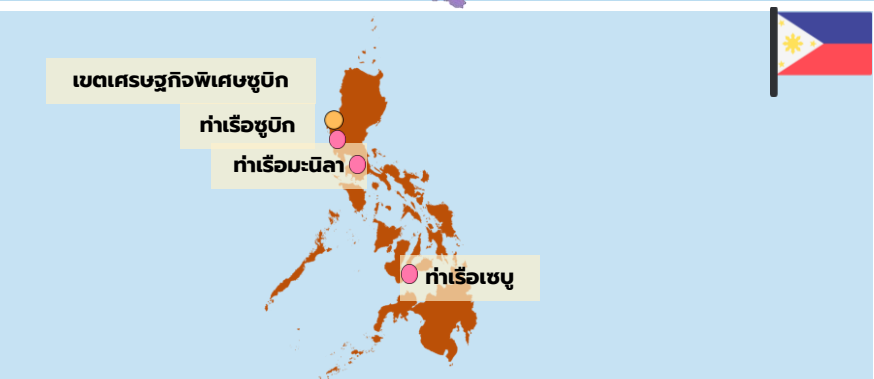
เมียนมา

- **GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2564*:** 5.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (*ข้อมูลล่าสุด)
- **สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** ไม่พบข้อมูล
- **ด้านการค้าสำคัญ:** ด้านมูเซ (Muse), ด้านเมียวดี (Myawaddy Border), ท่าเรือติลาวา (Thilawa Port)
- **เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** เขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวา (Thilawa SEZ) ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งแรกของเมียนมาที่ได้รับการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบ โดยมีเป้าหมายเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ



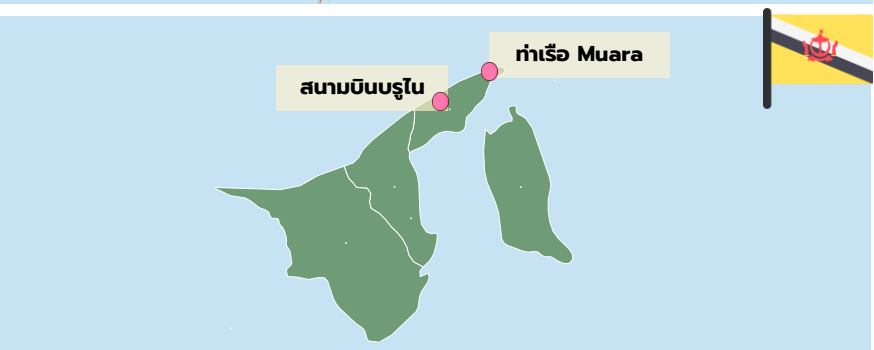
ลาว

- **GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 204 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- **สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** ไม่พบข้อมูล
- **ด้านการค้าสำคัญ:** ด้านท่านาแล้ง (ลาว-ไทย), ด้านแดนสะหวัน (ลาว-เวียดนาม), ด้านบ่อเต็น (ลาว-จีน), ด้านห้วยทราย (ลาว-ไทย)
- **เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** North-South Corridor (R3A) เชื่อมคุนหมิง (จีน), ห้วยทราย, บ่อเต็น (ลาว) และเชียงของ (ไทย) เป็นเส้นทางสำคัญด้านการส่งเสริมการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างจีน-ลุ่มแม่น้ำโขง ใช้เป็นเส้นทางขนส่งผลไม้-สินค้าเกษตรจากไทยสู่จีน เชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาว



ฟิลิปปินส์

- **GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 1.69 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ
- **สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** ไม่พบข้อมูล
- **ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือมะนิลา, ท่าเรือเซบู, ท่าเรือซูบิก (Subic Bay Port)
- **เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** เขตเศรษฐกิจพิเศษ Subic Bay Freeport Zone (SBFZ) ตั้งอยู่ทางตะวันตกเฉียงเหนือของเกาะ Luzon ใกล้กับอ่าวมะนิลา โดยมุ่งที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมผลิต โลจิสติกส์ ตลอดจนธุรกิจท่องเที่ยว มีเขตปลอดภาษี (Freeport Zone) ท่าเรือน้ำลึก และสนามบินนานาชาติในพื้นที่



บรูไน

- **GDP ธุรกิจโลจิสติกส์ ปี 2566:** 238.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- **สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2566:** ไม่พบข้อมูล
- **ด้านการค้าสำคัญ:** ท่าเรือ Muara, สนามบินบรูไน
- **เขต/ระเบียงเศรษฐกิจสำคัญ:** เขตเศรษฐกิจพิเศษ Brunei-Sarawak Special Economic Zone (BS-SEZ) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการหารือข้อเสนเพื่อจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วมกันระหว่างรัฐซาราวักของมาเลเซีย และบรูไน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนข้ามพรมแดน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับอุตสาหกรรมใหม่ อาทิ พลังงานหมุนเวียน การผลิตขั้นสูง และบริการดิจิทัล

ที่มา : BPS Indonesia, PwC Indonesia, The Jakarta Post, Real Logistics, Vietnam Briefing, กระทรวงการต่างประเทศ, กรุงเทพธุรกิจ, Ashico Logistics, ThaiPublica, CUTI, VOV World, US-ASEAN Business Council



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506