

เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนตุลาคม 2568)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 47,251 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่

280 ราย



เพิ่มขึ้น 3.7% YoY
(ลดลง 17.2% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 161 ราย
 - เพิ่มขึ้น 36.4% YoY (ลดลง 22.6% MoM)
2. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 39 ราย
 - เพิ่มขึ้น 8.3% YoY (ลดลง 2.5% MoM)
3. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 29 ราย
 - ลดลง 14.7% YoY (ลดลง 9.4% MoM)



จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ

104 ราย



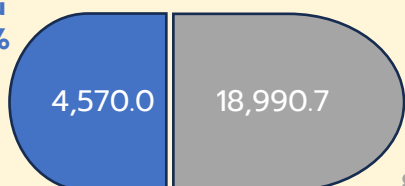
ลดลง 9.6% YoY
(เพิ่มขึ้น 31.6% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 45 ราย
 - ลดลง 18.2% YoY (เพิ่มขึ้น 9.8% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - ปิดกิจการ 15 ราย
 - เพิ่มขึ้น 36.4% YoY (เพิ่มขึ้น 275% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 13 ราย
 - เพิ่มขึ้น 85.7% YoY (เพิ่มขึ้น 8.3% MoM)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)

สัดส่วน
19.4%



- การลงทุนจากต่างชาติ
- การลงทุนโดยสัญชาติไทย

ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับ
สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ
(ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร
(52292)
3. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า
รวมถึงคนโดยสาร (49323)

มูลค่า 1,876.5 ล้านบาท
สัดส่วน 7.96%

มูลค่า 705.0 ล้านบาท
สัดส่วน 2.99%

มูลค่า 467.0 ล้านบาท
สัดส่วน 1.98%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ มากที่สุด 5 อันดับแรก



1. ฮองกง (มูลค่า 1,672.8 ล้านบาท)
2. จีน (มูลค่า 521.1 ล้านบาท)
3. เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส
(มูลค่า 442.9 ล้านบาท)
4. สิงคโปร์ (มูลค่า 271.2 ล้านบาท)
5. เนเธอร์แลนด์ (มูลค่า 184.1 ล้านบาท)



ประเด็นที่น่าสนใจ

- **ธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)** ยังคงเป็นธุรกิจที่ได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง โดยเปิดกิจการใหม่สูงสุดในกรุงเทพมหานคร 26 ราย และในชลบุรี 26 ราย ในเดือนตุลาคม 2568 สะท้อนความต้องการการบริโภคสินค้า และการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศที่ยังคงสูง ซึ่งคาดว่าจะการเปิดกิจการใหม่ในธุรกิจนี้อาจมีแนวโน้มขยายตัวขึ้นอีก เมื่อเข้าสู่ช่วงไฮซีซั่นตั้งแต่เดือนพฤศจิกายนถึงต้นปีถัดไป



ประเด็นเฝ้าระวัง

- ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2568 จนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยเผชิญสถานการณ์น้ำท่วมต่อเนื่องในหลายพื้นที่ ครอบคลุมภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉยงเหนือ และบางส่วนของภาคตะวันออกและภาคใต้ มากกว่า 20 จังหวัด โดยในจังหวัดที่ได้รับผลกระทบ มีผู้ประกอบการโลจิสติกส์หลายราย อาทิ
 - สงขลา (976 ราย)
 - สตูล (50 ราย)
 - ปัตตานี (64 ราย)
 - นครศรีธรรมราช (307 ราย)
 - อยุธยา (973 ราย)
 - อุตรดิตถ์ (79 ราย)
 - ฉะเชิงเทรา (708 ราย)
 - อุบลราชธานี (319 ราย)

- สถานการณ์น้ำท่วมทำให้ถนนบางสายต้องปิดการจราจรชั่วคราว ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ทั้งด้านการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จึงจำเป็นต้องเตรียมพร้อมรับมือ
- ทั้งนี้ การวางแผนสำหรับฤดูฝนปีถัดไป มีแนวทาง อาทิ
 - ควรกำหนดจุดรับ-ส่ง และจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำรอง และเตรียมเส้นทางสำรองไว้ล่วงหน้าในพื้นที่เสี่ยงน้ำท่วม เพื่อให้ยังสามารถให้บริการได้ต่อเนื่องเมื่อถนนสายหลักใช้งานไม่ได้
 - ผู้ประกอบการที่มีคลังสินค้า/ศูนย์กระจายในพื้นที่เสี่ยง ควรเตรียมมาตรการป้องกันทรัพย์สิน เช่น ยกของขึ้นที่สูง จัดโซนสินค้าสำคัญให้ปลอดภัย และเตรียมรถที่เหมาะสมกับพื้นที่น้ำท่วมขัง



โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 9.35%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **181,565.53**

การเติบโต (YoY) **▲ 11.15%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์เพิ่มขึ้น หลังจากที่มีมูลค่าลดลงติดต่อกัน 2 เดือน อย่างไรก็ตาม หากไม่รวมมูลค่าการค้าทองคำ มูลค่าการค้าทางรถยนต์ยังคงลดลง 4.6% โดยอาจเป็นผลจากปัจจัย อาทิ ความตึงเครียดชายแดนไทย-กัมพูชา รวมถึงการปิดด่านชายแดนของเมียนมา ที่ยังคงไม่คลี่คลาย

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(24.0%)	▲ 28.0%
มาเลเซีย	(15.5%)	▲ 10.6%
ลาว	(8.6%)	▼ -31.6%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา	(25.7%)	▲ 14.4%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร	(21.9%)	▲ 40.4%
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์	(8.5%)	▲ 32.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(5.9%)	▲ 52.4%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(2.8%)	▲ 154.3%
คอมพิวเตอร์พกพา (847130)	(2.7%)	▲ 36.0%

การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 1.12%

การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 32.08%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **623,085.21**

การเติบโต (YoY) **▲ 19.57%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินเพิ่มขึ้นติดต่อกันเป็นเดือนที่ 24 โดยอาจเป็นผลจากปัจจัย อาทิ แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศของสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231) ที่ยังคงเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา	(18.9%)	▲ 33.9%
จีน	(18.3%)	▲ 57.3%
ไต้หวัน	(8.7%)	▼ -20.4%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(96.9%)	▲ 19.1%
สนามบินดอนเมือง	(2.6%)	▲ 55.6%
สนามบินภูเก็ต	(0.2%)	▲ 91.4%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(8.5%)	▲ 94.5%
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(7.6%)	▲ 166.3%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(7.5%)	▼ -26.5%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.17%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **3,367.92**

การเติบโต (YoY) **▲ 46.48%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นติดต่อกันเป็นเดือนที่ 24 โดยอาจเป็นผลจากปัจจัย อาทิ การขนส่งสินค้าจากจีนผ่านเส้นทางรถไฟจีน-ลาว-ไทย ที่ยังคงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(88.0%)	▲ 61.1%
ญี่ปุ่น	(4.0%)	▲ 72.2%
สหรัฐอเมริกา	(1.0%)	▼ -7.8%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์	(65.5%)	▲ 19.3%
ด้านศุลกากรหนองคาย	(34.5%)	▲ 157.8%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(41.7%)	▲ 56.1%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(15.0%)	▼ -16.5%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(12.6%)	▲ 400.6%

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทย ตุลาคม 2568 รวม 1,942,350.86 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6.42%



การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 57.28%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,112,533.19**

การเติบโต (YoY) **▼ -0.18%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือกลับมาลดลงอีกครั้ง หลังเพิ่มขึ้นในเดือนที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม การลดลงยังอยู่ในระดับต่ำ โดยมีการค้ากับญี่ปุ่นเป็นส่วนสำคัญที่หดตัว ซึ่งอาจเป็นผลจากปัจจัย อาทิ เศรษฐกิจญี่ปุ่นที่เข้าสู่ช่วงหดตัวในไตรมาสที่ 3 ความตึงเครียดในเอเชียตะวันออก และพายุไต้ฝุ่น

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(22.6%)	▲ 10.3%
สหรัฐอเมริกา	(12.8%)	▲ 10.7%
ญี่ปุ่น	(9.7%)	▼ -17.6%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือแหลมฉบัง	(76.7%)	▲ 3.1%
ท่าเรือมาบตาพุด	(8.9%)	▼ -13.0%
ท่าเรือกรุงเทพ	(5.8%)	▼ -8.1%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(7.6%)	▼ -16.3%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(2.4%)	▲ 56.7%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.4%)	▼ -10.0%



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.ศคท.คอม/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

Global Logistics Alerts

ตุรกี-อิหร่าน-ปากีสถาน กลับมาเรือพัฒนาโครงการขั้วรถไฟเชื่อมโยงระหว่างกับอีกครั้ง หลังหยุดชะงักไปกว่า 10 ปี โดยคาดว่าจะการเชื่อมต่อโครงการภายในของปากีสถานจะแล้วเสร็จและเปิดใช้งานได้ในปี 2569 ขณะที่โครงการเชื่อมโยงทั้ง 3 ประเทศ จะมีความยาวรวมกันถึง 6,540 กิโลเมตร ช่วยลดค่าใช้จ่ายและเวลาขนส่งจากทางเรือ 21 – 35 วัน เป็น 10 – 12 วัน

โปแลนด์-ลิทัวเนีย เปิดการสัญจรระหว่างกันผ่านถนนสาย Via Baltica เมื่อวันที่ 20 ต.ค. 2568 โดยถนนสายดังกล่าวมีความยาว 970 กิโลเมตร เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงยุโรป E67 เชื่อมประเทศแถบยุโรปกลางและประเทศแถบทะเลบอลติก ซึ่งเริ่มต้นจากสาธารณรัฐเช็กถึงเอสโตเนีย และสามารถข้ามทะเลไปถึงฟินแลนด์

จีน-คีร์กีซสถาน-อุซเบกิสถาน-เติร์กเมนิสถาน เริ่มเปิดเส้นทางขนส่งหลายรูปแบบสายใหม่ที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างทั้ง 4 ประเทศ โดยเดินทางออกจากเมืองคัชการ์เขตปกครองตนเองซินเจียงอุยกูร์ของจีนเมื่อวันที่ 15 ต.ค. 2568 และเดินทางถึงเติร์กเมนิสถานในวันที่ 24 ต.ค. 2568

-ประธานาธิบดีสหรัฐฯ ลงนามในกฎหมายงบประมาณชั่วคราว (Government funding bill) เมื่อวันที่ 12 พ.ย. 2568 ทำให้หน่วยงานรัฐกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ ในช่วงที่สภายังไม่ผ่านงบประมาณประจำปี โดยกฎหมายดังกล่าวจะมีผลถึงวันที่ 30 ม.ค. 2569
-สหรัฐฯ ตกลงระงับการบังคับใช้มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมเรือพิเศษจากจีน ตั้งแต่วันที่ 10 พ.ย. 2568 มีกำหนด 1 ปี

หน่วยงานบริหารคลองสุเอซเปิดเผยข้อมูลเมื่อวันที่ 7 พ.ย. 2568 คลองสุเอซได้รับการสัญจรของเรือบรรทุกสินค้าขนาด 177,000 เน็ตตัน ซึ่งในจำนวนนี้ในรอบ 2 ปี สัญญาณถึงความเชื่อมั่นในการสัญจรผ่านเส้นทางดังกล่าวที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ดี ยังขึ้นอยู่กับสถานการณ์ความขัดแย้งในอิสราเอลที่ยังอาจรุนแรงขึ้นได้

ตั้งแต่ช่วงปลายเดือน ต.ค. 2568 มีรายงานการก่อเหตุของกลุ่มโจรสลัดเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในพื้นที่ชายฝั่งแอฟริกาตะวันออกของโซมาเลีย ทั้งนี้ กองกำลังทางเรือของสหภาพยุโรป (EUNAVFOR) ได้ควบคุมสถานการณ์ แต่ก็แนะนำให้เรือที่ผ่าน่าน้ำดังกล่าวลงทะเลในบริเวณของ EUNAVFOR เพื่อรับความช่วยเหลือได้อย่างทั่วถึง

ในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2568 ท่าเรือย่างกุ้งของเมียนมาได้รับการสัญจรของเรือสินค้าแล้วถึง 609 ลำ และคาดว่าจะทั้งปี 2568 จะรองรับเรือสินค้าประมาณ 700 ลำ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 633 ลำ ในปี 2567 และ 629 ในปี 2566 ส่วนหนึ่งอาจเป็นผลมาจากมาตรการปิดพรมแดนทางบก และยังทำให้การส่งออกสินค้าจากไทยไปยังเมียนมาผ่านท่าเรือระนองเพิ่มขึ้นถึง 26.89% จากช่วง 10 เดือนแรกของปี 2567 อย่างไรก็ดี เมียนมายังคงเข้มงวดการบังคับใช้มาตรการใบอนุญาตนำเข้า (Import License) อย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ ผู้ประกอบการสามารถติดตามสถานการณ์และปรึกษาสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงย่างกุ้ง

ตั้งแต่วันที่ 21 พ.ย. 2568 มีฝนตกหนักอย่างต่อเนื่องในภาคใต้ตอนล่าง ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมขังและน้ำป่าไหลหลากอย่างเฉียบพลันในหลายจังหวัด ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนในเส้นทางหลักที่มุ่งหน้าไปยังด่านพรมแดนมาเลเซียแทบจะหยุดชะงักในหลายพื้นที่ โดยเฉพาะในเส้นทางเข้า-ออก อ.หาดใหญ่ ด้านการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ได้ปรับเปลี่ยนการเดินรถไฟสายใต้ถึงเพียงสถานีทุ่งสง และงดการเดินรถหลายขบวนในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง ซึ่งได้รับผลกระทบจากน้ำท่วม

คาดการณ์ทิศทางโลจิสติกส์การค้าของไทย

ทางเลือกเพื่อรับมือกับสถานการณ์

 **การขนส่งทางเรือ** อาจมีแนวโน้มหดตัวในระยะข้างหน้า หากความตึงเครียดในเอเชียตะวันออกยังไม่คลี่คลายและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของญี่ปุ่นยังไม่ส่งผล ขณะที่ยังมีปัจจัยบวกจากตลาดอื่น ที่อาจมีการสั่งซื้อสินค้าสำหรับช่วงเทศกาลปลายปี รวมถึงตรุษจีนและรอมฎอนในช่วงต้นปี อย่างไรก็ดี การปรับลดปริมาณการให้บริการของสายเรือจากความซบเซาของการขนส่งทางเรือในช่วงที่ผ่านมา ประกอบกับความต้องการขนส่งสินค้าช่วงเทศกาล อาจส่งผลให้แนวโน้มค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น

 **การขนส่งทางอากาศ** อาจมีแนวโน้มเติบโต ตามอุปสงค์สินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้ามูลค่าสูงต่อไป

 **การขนส่งทางถนน** มีแนวโน้มหดตัวในช่วงปลายปี 2568 เนื่องจากความตึงเครียดชายแดนกับกัมพูชายังไม่คลี่คลาย เมียนมายังใช้มาตรการควบคุมการค้าระหว่างประเทศ และน้ำท่วมในพื้นที่ภาคใต้ของไทย เป็นอุปสรรคในการเข้าถึงด่านชายแดนสำคัญ เช่น ด้านสะเดา และด่านปาดังเบซาร์

 **การขนส่งทางรถไฟ** อาจมีแนวโน้มขยายตัวต่อไป จากการปรับห่วงโซ่อุปทานและตลาดของผู้ส่งออกจีน แต่การขนส่งผ่านด่านปาดังเบซาร์อาจหดตัวจากน้ำท่วม

 **กระทรวงพาณิชย์:** สำนักงานพาณิชย์จังหวัดในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ ควรเร่งสำรวจเส้นทางขนส่งอื่นที่ได้รับผลกระทบ น้อยกว่าเส้นทางหลัก เพื่อให้โลจิสติกส์ในพื้นที่รักษาการเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานได้มากที่สุด ตลอดจนร่วมมือกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในพื้นที่ เพื่อเชื่อมโยงการจัดส่งสินค้าและบริการเข้าช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากภัยพิบัติ กรมการค้าต่างประเทศ และกรมพัฒนาธุรกิจการค้า พิจารณารับรองความสะดวกทางการค้าผ่านการให้บริการระบบออนไลน์ ภายใต้ข้อจำกัดของสารานุกรมในพื้นที่

หน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ของไทย: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงมหาดไทย สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ควรเร่งบูรณาการภัยพิบัติในพื้นที่ ตลอดจนการเชื่อมต่อของสารานุกรมในท้องถิ่น เพื่อให้ประชาชนและผู้ประกอบการสามารถดำรงชีวิตและทำธุรกิจได้โดยเร็ว กระทรวงคมนาคม ควรเร่งสำรวจความเสียหายและเร่งฟื้นฟูเส้นทางคมนาคมหลักในพื้นที่ภัยพิบัติ ตลอดจนพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางเลือกเพื่อกระจายความเสี่ยง

ภาคเอกชน: ควรประสานหน่วยงานรัฐในพื้นที่อย่างใกล้ชิดเพื่อติดตามสถานการณ์ และแสวงหาเส้นทางโลจิสติกส์ที่ยังสามารถรองรับการเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานได้

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงวอชิงตัน, การรถไฟแห่งประเทศไทย

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.ศคท.คอม/Logistics

