



โลจิสติกส์สเปนยังคงเติบโตต่อเนื่อง แม้เผชิญความไม่แน่นอนของสถานการณ์โลก



สื่อชั้นนำของสเปนด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง ท่าเรือ และซัพพลายเชนอย่าง Cadena de Suministro เปิดเผยรายได้ของภาคโลจิสติกส์และการขนส่งสเปน เติบโตเฉลี่ย 5.2% ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2026 ส่วนผลผลิตของกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งเติบโตในเดือนพฤษภาคมสูงกว่าค่าเฉลี่ยของเศรษฐกิจสเปน เป็นการเติบโตเฉลี่ย 1.8% นับตั้งแต่เดือนมกราคม สะท้อนสุขภาพที่ดีของภาคโลจิสติกส์และการขนส่งสเปนที่ยังคงขยายตัวต่อเนื่องท่ามกลางความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลกและสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง

ผลสำรวจ EPA¹ ในภาคโลจิสติกส์ล่าสุดสะท้อนถึงอัตราการว่างงานที่ลดลงและจำนวนลูกจ้างและการขนส่งเพิ่มขึ้นในไตรมาสที่สองของปี 2026 ซึ่งช่วงเวลานี้ สถาบันสถิติแห่งชาติ INE หรือ Instituto Nacional de Estadística คำนวณว่าภาคโลจิสติกส์และการขนส่งมีผู้มีงานทำ 1.2 ล้านคน ผู้ว่างงาน 71,900 คน และลูกจ้าง 1.1 ล้านคน ขณะที่กิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งในเดือนมิถุนายนขยายตัว 6.9% (YoY) มียอดขายเฉลี่ยต่อวันอยู่ที่ 347 ล้านยูโร เทียบกับ 325 ล้านยูโรเมื่อช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ตามข้อมูลของกระทรวงการคลัง

แม้จะมีการขยายตัวในหลายมิติ แต่บริษัท Crédito y Caución² ได้ปรับลดคาดการณ์การเติบโตของภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ของสเปนในปี 2026 ลงมาอยู่ในช่วง 3.4% ถึง 2.5% (หลังจากที่เพิ่มขึ้น 1.5% ในปี 2025) เนื่องจากความต้องการที่ลดลงและความสามารถที่จำกัดในการผลักภาระต้นทุนเชื้อเพลิงไปยังผู้บริโภค ในทำนองเดียวกัน

¹ Encuesta de Población Activa (EPA) "การสำรวจภาวะการทำงานของประชากร" เป็นการสำรวจที่จัดทำโดยสถาบันสถิติแห่งชาติ (INE) ทุกไตรมาสเพื่อวัดอัตราการจ้างงาน การว่างงาน และกำลังแรงงานของสเปนของไตรมาสที่สองของปี 2026

² เป็นบริษัทชั้นนำของสเปนด้านประกันสินเชื่อการค้าทั้งในประเทศและการส่งออก ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1929 บริษัทให้ความคุ้มครองแก่ภาคธุรกิจจากความเสี่ยงด้านการผิดนัดชำระเงินในการขายเชิงพาณิชย์ พร้อมทั้งเสนอบริการค้ำประกัน (garantias de caución) สำหรับโครงการและสัญญาต่าง ๆ โดยเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มบริษัท GCO (Grupo Catalana Occidente) และเครือข่ายระดับโลกของ Atradius



ปัญหาการขาดงาน ก็ยังคงเป็นเงาที่คอยรบกวนภาคส่วนนี้ ดังที่ Randstad³ ซึ่งเป็นบริษัทสัญชาติดัตช์ที่ให้บริการด้านทรัพยากรบุคคลและจัดหางานรายใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก ระบุว่า การขาดงานในภาคโลจิสติกส์และการขนส่งเพิ่มขึ้นในไตรมาสแรกของปี 2026 มีแรงงานด้านขนส่งและคลังสินค้าของสเปนเฉลี่ยวันละ 104,000 คนที่ไม่ได้มาทำงานในไตรมาสแรกนี้

ในฝั่งขององค์กรผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง (UNO) มีการออกมาเตือนถึงผลกระทบของการขาดงานหรือการลา ต่อผลประกอบการของบริษัทโลจิสติกส์ และเรียกร้องให้รัฐบาลดำเนินแผนงานแบบครบวงจรเพื่อเสริมความเข้มแข็งของระเบียบปฏิบัติ เร่งกระบวนการจัดการการล่าช้าชั่วคราว และปรับปรุงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศกับบริษัทประกันสังคมภาคเอกชน

นอกจากนี้ จากการที่สหภาพยุโรปเริ่มบังคับใช้ระเบียบภาษีศุลกากรใหม่ซึ่งจัดเก็บกับพัสดุราคาประหยัด (low cost) และการติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการขับขี่ (tacógrafo) ในรถตู้ ได้สร้างแรงกดดันต่ออย่างมีนัยยะสำคัญต่อค่าระวางทางอากาศและส่งผลต่อไปยังปริมาณสินค้าที่ลดลงเล็กน้อยในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม แต่ปัจจัยสำคัญที่เพิ่มระดับความไม่แน่นอนของภาคส่วนนี้คือการปะทุของสถานการณ์สงครามครั้งใหม่ในตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม สถิติจาก IATA⁴ ชี้ให้เห็นว่า ภาคขนส่งสินค้าทางอากาศในระดับโลกยังคงสามารถทำหายากฤตในตะวันออกกลางโดยเติบโต 8.5% ในเดือนมิถุนายน ด้วยแนวโน้มที่ดีในทุกภูมิภาคทั่วโลก

ในอีกด้านหนึ่ง เดือนกรกฎาคมเป็นเดือนแห่งความเคลื่อนไหวทางธุรกิจที่เข้มข้นในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สเปน โดยเฉพาะบริษัท Ceva Logistics⁵ ได้ประกาศว่าบริษัทลูกอย่าง Colis Privé ได้ลงนามข้อตกลง 2 ฉบับเพื่อเจรจาแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการเข้าซื้อกิจการ Paack Iberia และ Paack France ขณะเดียวกัน ก็ได้ปิดดีลเพื่อดำเนินการซื้อกิจการ FedEx Supply Chain ให้เสร็จสิ้นก่อนสิ้นปี ซึ่งการเคลื่อนไหวนี้จะช่วยให้บริษัทสามารถขยายศักยภาพด้านโลจิสติกส์ในอเมริกาเหนือได้ถึง 3 เท่า เพื่อข้อตกลงทางการค้าสำหรับการขนส่งทางอากาศและทางทะเล

ในฝั่งเครือข่ายเปอร์มาร์เก็ตค้าปลีกอย่าง Dia ได้เดินหน้าก้าวใหม่ในกลยุทธ์การเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ โดยเสริมความแข็งแกร่งในแคว้น Castilla y León ด้วยศูนย์กระจายสินค้าแห่งใหม่ที่เมืองบิยาตังโกส เดล ปารามอ (Villadangos del Páramo) จังหวัดเลออน ในทำนองเดียวกัน Servicio Móvil ก็มีแพลตฟอร์มใหม่ในเมืองยุนโกส (Yuncos) จังหวัดโตเลโด เพื่อเพิ่มศักยภาพและโครงสร้างในพื้นที่ตอนกลางของคาบสมุทร



³ บริษัทสัญชาติดัตช์ ที่ให้บริการด้านทรัพยากรบุคคลและจัดหางานรายใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก

⁴ International Air Transport Association

⁵ บริษัทโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน (supply chain)ข้ามชาติสัญชาติฝรั่งเศส ในปี ค.ศ. 2019 บริษัทถูกเข้าซื้อกิจการโดยกลุ่ม CMA CGM ซึ่งภายหลังได้เข้าซื้อและควบรวมบริษัทอื่น ๆ เข้ากับ CEVA Logistics ด้วย เช่น Ingram Micro Commerce & Lifecycle Services และ GEFCO



แม้กระทั่ง บริษัท Boyacá⁶ ยังขยายบริการโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ หลังจากได้รับสิทธิ์บริหารจัดการการกระจายอะไหล่ของ Iveco ให้กับเครือข่ายตัวแทนจำหน่าย 26 แห่งและศูนย์บริการที่ได้รับอนุญาต 80 แห่งในสเปนและโปรตุเกส ส่วน Sesé ก็เสริมความแข็งแกร่งในเม็กซิโกด้วยการเปิดปฏิบัติการโลจิสติกส์ใหม่ในโรงงานของ International ผู้ผลิตรถบรรทุกหนัก ที่เมืองมอนเตร์เร (Monterrey) ส่วนบริษัท Damm⁷ ได้ยุติการดำเนินงานอิสระของ Alfil Logistics ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่บริษัทร่วมก่อตั้งกับ Renfe เมื่อปี 2000 โดยบริษัทเปียร์รายนี้ได้มอบศูนย์โลจิสติกส์ในบาร์เซโลนา (Barcelona) และมูร์เซีย (Murcia) ให้ DHL Supply Chain เป็นผู้ดูแลแทน ในส่วนของ Grupo Alonso ก็เสริมความแข็งแกร่งในตลาดหลักทั่วโลกด้วยการเปิดบริษัทใหม่ Alonso Forwarding Italy ที่เมืองมิลาน

ในช่วงเวลาเดียวกัน Uber ได้บรรลุข้อตกลงกับ Delivery Hero เพื่อยื่นข้อเสนอซื้อหุ้นต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทเยอรมันในราคา 41.5 ยูโรต่อหุ้น เพื่อเข้าครอบครองบริษัทลูก 50 แห่งของ Delivery Hero โดย Glovo ไม่ได้รวมอยู่ในคินี้ เนื่องจากจะถูกขายพร้อมกับหน่วยธุรกิจอื่นอีก 13 แห่งให้กับกองทุน SSW Partners⁸ จากนิวยอร์ก การรวมกิจการของทั้งสองบริษัทจะทำให้สามารถให้บริการจัดส่งสินค้าในเขตเมืองได้ใน 99 ตลาด ทั่วโลก

ทางด้าน FedEx ยังเข้าร่วมกระแสความเฟื่องฟูของโลจิสติกส์ด้านสุขภาพ ด้วยการตั้งบริษัทลูกใหม่ที่เชี่ยวชาญเฉพาะด้านนี้คือ FedEx Life Sciences ขณะเดียวกัน Method Advanced Logistics ก็ได้ปิดดีลซื้อกิจการองค์กรครั้งแรกในประวัติศาสตร์ของกลุ่มบริษัท ซึ่งจะช่วยเสริมความแข็งแกร่งให้กับหน่วยธุรกิจ Method XL สำหรับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ถึงบ้าน

ในแง่ด้านขยายเครือข่ายอย่าง Amazon จะเริ่มดำเนินการในเดือนกันยายนที่คลังสินค้าแห่งใหม่ในเมืองซาราโกซา (Zaragoza) ซึ่งเชี่ยวชาญด้านสินค้าที่มีความต้องการสูง โดยมีเป้าหมายเพื่อรองรับช่วงพีคของงานในช่วงปลายปี ขณะเดียวกัน Inpost ก็เสริมความแข็งแกร่งของบริการในมูร์เซีย (Murcia) ด้วยคลังสินค้าใหม่ขนาด 3,000 ตร.ม. ที่เมืองโมลлина เด เซกูรา (Molina de Segura) ส่วน Palletways ได้ขยายพื้นที่คลังสินค้าในเมืองซาราโกซา (Zaragoza) เป็นสองเท่า เป็น 6,000 ตร.ม. เพื่อผลักดันการเติบโตของกิจกรรมและเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางเชิงยุทธศาสตร์

ห้างสรรพสินค้าชั้นนำ El Corte Inglés จะปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์ในเดือนกันยายน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโลจิสติกส์และการใช้ประโยชน์จากศักยภาพทางเทคโนโลยีใหม่ ๆ ขณะที่ Dia กำลังดำเนินการปรับปรุงแพลตฟอร์มโลจิสติกส์ 6 แห่งให้ทันสมัย พร้อมทั้งมีแผนสร้างแพลตฟอร์มใหม่อีก 2 แห่งในช่วงปี 2028-2029 เพื่อรองรับการเติบโตของเครือข่ายธุรกิจค้าปลีก เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และบรรเทาผลกระทบจากต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

⁶ บริษัทชั้นนำด้านการกระจายสินค้าและการขนส่งของสเปน ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1972 โดยมีรากฐานที่มั่นคงในภาคธุรกิจจำหน่ายหนังสือ/สื่อสิ่งพิมพ์ (sector editorial) และมีการพัฒนาต่อยอดเข้าสู่ตลาดใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง บริษัทให้บริการโลจิสติกส์ด้านการขนส่งด่วนกลางคืน (transporte expreso nocturno) โดยเฉพาะสำหรับภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ (automoción) ยา (farmacia) และสุขภาพ (salud)

⁷ บริษัทที่บริหารจัดการเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในของบริษัทเองโดยตรง

⁸ บริษัทลงทุนภาคเอกชน (private investment firm) สัญชาติสหรัฐฯ มีสำนักงานใหญ่ที่นครนิวยอร์ก



อย่างไรก็ตาม หน่วยงานกำกับดูแลการแข่งขันทางการค้า กำลังศึกษาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการซื้อกิจการ Paack โดย Ceva ต่อตลาดสเปน และธุรกิจกระจายยายังเป็นแรงหนุนหลักให้กับหน่วยธุรกิจขนส่งของ Logista ซึ่งมีรายได้ 676 ล้านยูโรในช่วง 9 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2026 ลดลง 0.9% (YoY)

ด้านเครือข่ายพาเลท Palibex เสริมความแข็งแกร่งในกอร์โดบา (Gordoba) ด้วยการนำ Tradiscor เข้าร่วมเครือข่ายขนส่งพาเลท และ Dachser ก็เสริมความแข็งแกร่งในแคว้นกัสติยา-ลา มันชา (Castilla-La Mancha) หลังจากเข้าซื้อกิจการ Transportes Agraz Hermanos จากเมืองอัลบาเซเต (Albacete) ซึ่งจะถูกผนวกเข้ากับโครงสร้างของบริษัทในคาบสมุทรไอบีเรียแบบค่อยเป็นค่อยไป

สำหรับฤดูร้อนปีนี้ นำมาซึ่งการเสริมความเข้มข้นของการดำเนินงาน โดย Logista Retail คาดการณ์ว่าคำสั่งซื้อและการจัดส่งในช่องทางร้านสะดวกซื้อจะเพิ่มขึ้น 20% ในช่วงฤดูร้อน ขณะที่ Consum เสริมความแข็งแกร่งให้กับการดำเนินงานช่องทางออนไลน์ใน 150 พื้นที่ทั่วแคว้นกาตาลุญญา (Cataluña) บาเลนเซีย (Valencia) และมูร์เซีย (Murcia) ในช่วงฤดูร้อนนี้

ทางด้าน DSV⁹ ยังคงเดินทางตามแผนการควบรวมกิจการกับ DB Schenker ซึ่งได้ขยายไปแล้วกว่า 60 ประเทศ และคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ทั้งหมดภายในปลายปี 2026 ขณะเดียวกัน Cainiao ได้ติดตั้งระบบคัดแยกสินค้าอัตโนมัติที่ศูนย์กระจายสินค้าในเมืองซาน เฟร์นันโด เด เอนาเรส (San Fernando de Henares) เพื่อปรับปรุงการจัดการพัสดุขนาดใหญ่ พสดุที่มีปริมาณมาก หรือรูปทรงไม่ปกติ รวมถึงสินค้าประเภทของใช้ในบ้านและอุปกรณ์กีฬา

อนึ่ง สเปนมีเครือข่ายโลจิสติกส์ที่ครบวงจรที่สุดแห่งหนึ่งในยุโรป ด้วยท่าเรือ 46 แห่งกระจายตามแนวชายฝั่งยาวกว่า 8,000 กิโลเมตร รวมถึงท่าเรือสำคัญอย่าง Bahía de Algeciras, Valencia และ Barcelona ซึ่งติดอันดับ 1 ใน 10 ท่าเรือยุโรปด้านปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ตามข้อมูลของ UNCTAD นอกจากนี้ยังมีทางหลวงกว่า 17,550 กิโลเมตร ซึ่งถือเป็นเครือข่ายใหญ่ที่สุดในยุโรป และเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกว่า 3,900 กิโลเมตร มากเป็นอันดับ 2 ของโลก ปัจจัยเหล่านี้ทำให้สเปนมีบทบาทสำคัญในฐานะประตูเชื่อมโยงระหว่างยุโรป แอฟริกา และละตินอเมริกา

ในด้านปริมาณการขนส่งภายในประเทศ การขนส่งสินค้าทางบกในปี 2023 เพิ่มขึ้น 1.1% แต่ระดับ 1,583 ล้านตัน โดยการขนส่งทางถนนยังคงครองสัดส่วนหลักถึง 95.7% ของปริมาณต้น-กิโลเมตรทั้งหมด ขณะที่ในด้านการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลยังเป็นช่องทางหลัก คิดเป็นสัดส่วนถึง 77.7% ของปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาโครงสร้างตลาดจำแนกตามประเภทกิจกรรม (ข้อมูลปี 2025) พบว่าการขนส่งสินค้า (freight transport) ครองส่วนแบ่งตลาดสูงสุดที่ 63.05% ขณะที่บริการพัสดุด่วน (CEP) เป็นกลุ่มที่เติบโตเร็วที่สุด โดยคาดว่าจะเติบโตเฉลี่ย 3.78% ต่อปีในช่วงปี 2026–2031 หากจำแนกตามอุตสาหกรรมผู้ให้บริการ ภาคการผลิตครอง

⁹ เป็นบริษัทขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระดับโลกจากเยอรมนี ปัจจุบันมีขนาดใหญ่มาก โดยมีสำนักงานและศูนย์โลจิสติกส์มากกว่า 3,000 แห่ง ครอบคลุม 90 ประเทศทั่วโลก และมีพนักงานราว 150,000 คน



ส่วนแบ่งสูงสุดที่ 33.95% และหากจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง การขนส่งทางถนนยังคงครองสัดส่วนหลักที่ 77.10%

ในด้านผู้เล่นหลักของตลาด พบว่าตลาด Freight and Logistics ของสเปนมีลักษณะกระจายตัวสูง (fragmented) โดยผู้เล่นรายใหญ่ 5 อันดับแรก ได้แก่ Deutsche Bahn AG (รวม DB Schenker), DHL Group, Grupo Sese, Kuehne+Nagel และ Rhenus Group

แนวโน้มขับเคลื่อนอุตสาหกรรม ได้แก่

- อีคอมเมิร์ซเป็นแรงขับเคลื่อนหลักที่ทำให้ความต้องการด้าน last-mile delivery คลังสินค้า และระบบ reverse logistics (การจัดการสินค้าคืน) เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในธุรกิจ D2C ที่อัตรา การคืนสินค้าสูงกว่าช่องทางค้าปลีกแบบดั้งเดิม เนื่องจากลูกค้าไม่สามารถทดลองสินค้าก่อนซื้อได้ ทำให้ ผู้ประกอบการต้องมีระบบรองรับตั้งแต่การรับคืน การตรวจสอบสภาพสินค้า การคืนเงินหรือเปลี่ยนสินค้า ไปจนถึงการนำสินค้ากลับเข้าสู่สต็อกหรือจัดการสินค้าที่ไม่สามารถขายซ้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน: ในเดือนมิถุนายน 2024 สเปนจัดสรรงบประมาณ 2.47 พันล้านดอลลาร์เพื่อ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในภาคเหนือ ภายใต้ Master Plan for the Atlantic Corridor เชื่อม เมืองสำคัญของยุโรปตะวันตก เช่น ลิสบอน มาดริด ปารีส
- ดิจิทัลไลเซชันและความยั่งยืน: การนำระบบเอกสาร eFTI มาบังคับใช้ โซนจัดส่งปลอดมลพิษ (zero-emission delivery zones) และการลงทุนด้าน AI/route optimization กำลังเป็นเทรนด์สำคัญ

ที่มา: cadenadesuministro.es

ข้อคิดเห็นของ สคต.

สคต. เห็นว่าภาคโลจิสติกส์สเปนยังคงขยายตัวและมีการลงทุนต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขยายคลังสินค้าของผู้ให้บริการรายใหญ่ (Amazon, Inpost, Palletways) สะท้อนถึงศักยภาพของสเปนในฐานะประตูการค้าเข้าสู่ตลาด ยุโรปใต้และตลาด EU โดยรวม เป็นโอกาสสำหรับผู้ประกอบการไทยในการหาพันธมิตร 3PL/คลังสินค้าเพื่อรองรับ การขยายธุรกิจในอนาคต รวมทั้งมีการเติบโตของโลจิสติกส์เฉพาะทาง (สำหรับด้านสุขภาพ, สินค้าขนาดใหญ่, ของ ใช้ในบ้าน) ซึ่งสะท้อนถึงความต้องการโครงสร้างพื้นฐานที่หลากหลายมากขึ้น ผู้ส่งออกไทยในกลุ่มสินค้าเฉพาะทาง (เช่น เครื่องใช้ในบ้าน สินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม) อาจได้รับประโยชน์จากบริการโลจิสติกส์ที่ตอบโจทย์เฉพาะ กลุ่มมากขึ้นในตลาดสเปน

การที่สเปนยังเป็นตลาดที่ผู้ประกอบการไทยเข้ามาไม่มาก จึงนับเป็นโอกาสของผู้เล่นรายแรก โดยอาศัยจุดแข็งด้าน ท่าเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์เชื่อมสามทวีป โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ-ถนน-รางที่แข็งแกร่งระดับต้นของยุโรป การจ้าง



งานที่ทำสถิติสูงสุดต่อเนื่อง และตลาดที่เติบโตเร็วกว่า GDP โดยรวมของประเทศ ซึ่งทำให้สเปนถูกจัดอยู่ใน กลุ่มประเทศ Top 5 ด้านประสิทธิภาพโลจิสติกส์ในยุโรป

โอกาสเชิงธุรกิจที่น่าสนใจ ได้แก่ การใช้สเปนเป็น "EU Gateway" สำหรับสินค้าไทย

สเปนมีท่าเรือ 46 แห่ง เครือข่ายทางหลวงใหญ่ที่สุดในยุโรป และเชื่อมต่อกับ TEN-T corridor ทำให้เป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมยุโรป-แอฟริกา-ลาตินอเมริกา ผู้ประกอบการไทยที่ต้องการกระจายสินค้าเข้า EU ทั้งภูมิภาคสามารถพิจารณาตั้ง bonded warehouse หรือ distribution hub ที่ท่าเรือ Algeciras, Valencia หรือ Barcelona แทนการใช้ท่าเรือฝั่งเหนือยุโรป (Rotterdam/Hamburg) ที่แออัดกว่า — จุดขายคือ transit time ที่สั้นกว่าจากเอเชียผ่านคลองสุเอซมายัง Algeciras

การพัฒนาความร่วมมือ Freight Forwarding เฉพาะทางสำหรับสินค้าไทย

สินค้าส่งออกหลักของไทยไปสเปน (ยาง, ชิ้นส่วนยานยนต์, อิเล็กทรอนิกส์, อัญมณี) ต้องการผู้ให้บริการที่เข้าใจทั้งกฎระเบียบศุลกากรไทยและ EU customs/CBAM ผู้ประกอบการไทยที่สร้างความเชี่ยวชาญเฉพาะกลุ่มสินค้านี้ (niche forwarder) จะแข่งกับผู้เล่นยักษ์ใหญ่อย่าง DHL, Kuehne+Nagel ได้ยากในภาพรวม แต่แข่งได้ในช่องเฉพาะที่ต้องอาศัยความสัมพันธ์กับผู้ส่งออกไทยโดยตรง

การแสวงหาความร่วมมือสำหรับ Cold Chain / อาหารและผลไม้ไทย

ตลาดอีคอมเมิร์ซโลจิสติกส์สเปนกำลังโตเร็วที่สุด (ราว 9.4% ต่อปี) และผู้บริโภคสเปนมีความสนใจอาหารเอเชียมากขึ้น สินค้าไทยที่มีศักยภาพ เช่น ผลไม้แปรรูป ซอส เครื่องปรุง ต้องการ cold chain / temperature-controlled logistics ที่ครบวงจรตั้งแต่ไทยถึงคลังในสเปน เป็นช่องว่างที่ผู้เล่นท้องถิ่นยังไม่ได้เจาะลึกเป็นพิเศษ

โลจิสติกส์ในสเปนเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการขยายตัวของอีคอมเมิร์ซ ขณะเดียวกัน ต้นทุนการจัดส่งพัสดุอีคอมเมิร์ซก็มีแนวโน้มสูงขึ้นเช่นกัน จากมาตรการภาษีศุลกากรใหม่ของ EU ที่จัดเก็บกับพัสดุลดมูลค่า (low-value parcels) ผู้ส่งออกไทยที่จำหน่ายสินค้าผ่านช่องทางอีคอมเมิร์ซโดยตรงถึงผู้บริโภคในสเปน/EU (D2C) จึงควรติดตามผลกระทบต่อโครงสร้างต้นทุนอย่างใกล้ชิด และพิจารณาปรับกลยุทธ์การจัดส่ง เช่น การใช้คลังสินค้าในพื้นที่ (local fulfillment) แทนการส่งตรงจากประเทศที่สาม

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงมาดริด

สิงหาคม 2569