เจาะลึกตลาดฮังการี

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ

ณ กรุงบูดาเปสต์ ประเทศฮังการี

3 มีนาคม 2566

ประเด็นสำคัญ

1. ข้อมูลพื้นฐาน

2. สถานการณ์การค้า/การลงทุน/E-commerce

3.ศักยภาพของฮังการี/โลจิสติกส์

4. โอกาสของผู้ประกอบการไทย/สินค้าที่มีศักยภาพ

5. แผนงานที่สนับสนุน

1. ข้อมูลพื้นฐาน

ข้อมูลพื้นฐาน

GDP Nominal ประจำปี 2564 = 1.8185 แสนล้านเหรียญสหรัฐ
GDP per capita ประจำปี 2564 = 18,728.12 เหรียญสหรัฐ

จำนวนประชากร 9,689,010 คน (ข้อมูลล่าสุด ประจำปี 2565) โครงสร้างอายุ
ช่วงอายุ 0–14 ปี = 14.6%
ช่วงอายุ 15–64 ปี = 65.1%
อายุตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไป = 20.3%

1 ยูโร ประมาณเท่ากับ 340 โฟรินท์
1 บาท ประมาณเท่ากับ 10 โฟรินท์

- ไตรมาสที่ 4/2565 GDP ฮังการีหดตัว 0.4% (QoQ) แต่ขยายตัว 0.4% (YoY) ด้วยอานิสงส์ของผลผลิตภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะการผลิตยานยนต์ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง เครื่องใช้ไฟฟ้าในอุตสาหกรรม อสังหาริมทรัพย์ ตลอดจนบริการโลจิสติกส์และโกดังเก็บสินค้า
- **อัตราการขยายตัวของ GDP ฮังการีประจำปี 2565 อยู่ที่ระดับ 4.6% (YoY)**

คาดการณ์เศรษฐกิจปี 66-67 – อาจชะลอตัวจากราคาพลังงานที่สูงขึ้น เงินเฟ้อส่งผลให้ลดการบริโภค การค้าต่างประเทศจะชะลอตัวลงตาม external demand หรือปัจจัยภายนอก อาจทำให้ความต้องการส่งออกลดลง แต่ความต้องการนำเข้ายังสูงอยู่ ทั้งใน**กลุ่มสินค้าพลังงานและสินค้าอุปโภคบริโภค จุดนี้อาจเป็นปัจจัยส่งเสริมการส่งออกสินค้าไทยไปฮังการีได้**

คาดว่า Real GDP ปี 2566 จะอยู่ที่ระดับ 0.6% ก่อนที่จะเริ่มฟื้นตัวสู่ระดับ 2.6% ในปี 2567

SUMMARY TABLE OF THE BASELINE SCENARIO

(Forecast based on endogenous monetary policy)

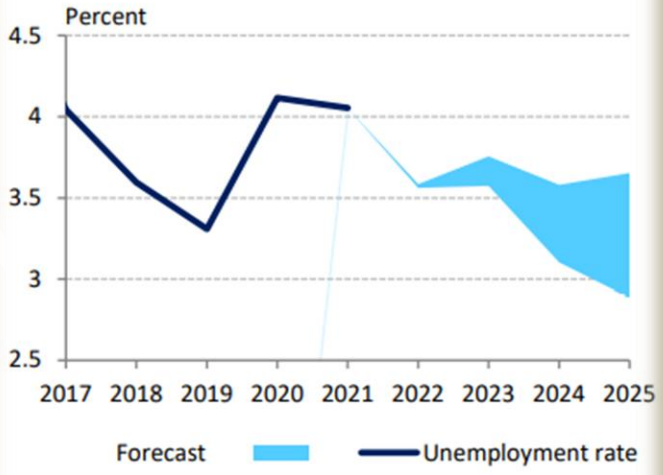
	2021	2022	2023	2024	2025
	Actual		Projection		
Inflation (annual average)[1]					
Core inflation	3.9	15.4 -15.9	14.9 -17.4	3.2 -5.5	3.0 -3.6
Core inflation excluding indirect tax effects	3.9	15.4 -15.9	14.9 -17.4	3.2 -5.5	3.0 -3.6
Inflation	5.1	14.5 - 14.7	15.0 - 19.5	2.3 - 4.5	2.5 - 3.5
Economic growth					
Household consumption expenditure	5.0	6.4 - 6.5	(-2.1) - (-1.4)	2.1 - 3.0	2.3 - 3.4
Government final consumption expenditure[6]	2.0	1.2 - 1.4	0.1 - 1.2	0.4 - 1.5	0.6 - 1.7
Gross fixed capital formation	5.2	4.3 - 4.6	(-4.1) - (-1.9)	2.8 - 5.6	2.5 - 5.5
Domestic absorption	6.2	4.1 - 4.2	(-2.0) - (-1.2)	2.0 - 3.2	2.1 - 3.3
Exports	10.3	9.0 - 9.3	4.4 - 5.9	5.2 - 7.1	3.6 - 5.4
Imports	9.1	8.3 - 8.6	1.3 - 2.9	3.6 - 5.6	2.7 - 4.7
GDP	7.1	4.5 - 5.0	0.5 - 1.5	3.5 - 4.5	3.0 - 4.0
Labour productivity[5]	6.0	2.9 - 3.0	0.7 - 1.6	2.8 - 4.1	2.2 - 3.7
External balance[2]					
Current account balance	-4.2	(-7.6) - (-6.6)	(-5.4) - (-4.2)	(-2.8) - (-1.4)	(-2.1) - (-0.7)
Net lending	-1.6	(-6.0) - (-5.0)	(-3.4) - (-2.2)	(-1.2) - (0.2)	(-1.0) - (0.4)
Government balance					
ESA balance	-7.1	-6.1	-3.5	-2.5	-1.5
Labour market					
Whole-economy gross average earnings[3]	8.7	17.5 - 17.7	9.8 - 10.8	7.3 - 8.6	6.3 - 7.6
Whole-economy employment	0.7	1.3 - 1.4	(-0.4) - 0.0	0.1 - 0.7	0.0 - 0.7
Private sector gross average earnings[3]	7.8	15.6 - 15.7	11.8 - 12.7	7.6 - 8.7	6.5 - 7.7
Private sector employment	0.5	2.1	(-0.2) - 0.1	0.3 - 0.8	0.1 - 0.6
Unemployment rate	4.1	3.6	3.6 - 3.8	3.1 - 3.6	2.9 - 3.7
Private sector nominal unit labour costs	-0.6	8.9 - 9.2	5.9 - 7.3	4.4 - 6.1	2.1 - 3.9
Household real income[4]	2.3	4.6 - 4.8	(-1.6) - (-0.6)	2.3 - 3.5	2.2 - 3.4

[1] Based on seasonally unadjusted data.
[2] GDP-proportionate values, partly based on forecast.
[3] For full-time employees.
[4] MNB estimate.
[5] Whole economy, based on national accounts data.
[6] Includes government consumption and the transfers from government and non-profit institutions.

Chart 1-6: Fan chart of the GDP forecast

Note: Based on unadjusted data.
Source: HCSO, MNB

Chart 1-14: Change in the unemployment rate



Source: HCSO, MNB

2. สถานการณ์การค้า การตลาด/เงินเฟ้อ/ การลงทุน/E-commerce

การค้าระหว่างไทยกับฮังการี

สินค้าส่งออก 20 อันดับแรกของไทยไปยังฮังการี

	มูลค่า(ล้านเหรียญ)	ปี2564 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ม.ค.)	ปี2566 (ม.ค.-ม.ค.)
1	หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ	34.52	36.63	1.79	7.87
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	65.91	60.49	3.55	4.73
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	87.93	79.70	6.66	4.59
4	วงจรพิมพ์	40.84	46.49	2.97	3.69
5	เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ และส่วนประกอบ	2.50	9.94	.82	3.15
6	เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4.75	4.40	.51	3.09
7	ก๊อก วาวล์และส่วนประกอบ	38.98	43.00	2.87	2.89
8	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ	25.92	25.38	1.54	1.80
9	แผงวงจรไฟฟ้า	15.41	16.94	1.71	1.55
10	ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่น ๆ	.39	18.72	.00	1.47

อัตราการเปลี่ยนแปลง

	การเปลี่ยนแปลง (Y/Y)	ปี2564 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ม.ค.)	ปี2566 (ม.ค.-ม.ค.)
1	หม้อแปลงไฟฟ้าและส่วนประกอบ	61.76	6.11	-54.91	339.66
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	-51.32	-8.22	-69.53	33.24
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	42.19	-9.36	-33.13	-31.08
4	วงจรพิมพ์	10.29	13.83	-20.59	24.24
5	เครื่องรับวิทยุ โทรทัศน์ และส่วนประกอบ	40.45	297.60	485.71	284.15
6	เครื่องโทรสาร โทรศัพท์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	-7.05	-7.37	-70.00	505.88
7	ก๊อก วาวล์และส่วนประกอบ	49.06	10.31	-7.12	.70
8	เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ	59.61	-2.08	-23.38	16.88
9	แผงวงจรไฟฟ้า	-15.47	9.93	2.40	-9.36
10	ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่น ๆ	50.00	4,700.00		

สินค้าอุตสาหกรรม ของตกแต่งบ้าน สินค้าที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ไฟฟ้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ และชิ้นส่วนเครื่องจักรต่างๆ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่การผลิต รวมถึงเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ประหยัดพลังงานหรือใช้พลังงานสะอาด เช่น เครื่องปรับอากาศ ยังคงเป็นที่ต้องการในตลาด เนื่องจากผู้บริโภคฮังการีหันมาใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น มีความตระหนักเรื่องการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมมากขึ้น และรัฐบาลฮังการีเดินหน้าให้การสนับสนุนการลงทุนโรงงานประกอบรถยนต์ไฟฟ้าและแบตเตอรี่รถยนต์ไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง

การค้าระหว่างไทยกับฮังการี

สินค้านำเข้า 10 อันดับของไทยจากฮังการี

มูลค่า(ล้านเหรียญ)	ปี2564 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ม.ค.)	ปี2566 (ม.ค.-ม.ค.)
เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	48.86	58.51	2.49	7.55
ผลิตภัณฑ์เซรามิก	3.55	.01		2.08
เครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ การแพทย์	16.83	15.75	1.46	1.58
ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	30.46	18.56	1.81	1.55
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	19.49	29.13	1.05	1.15
ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	14.21	17.08	.71	1.09
ไดโอด ทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ	2.96	7.20	.49	.80
เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน	19.89	12.62	1.01	.75
ลวดและสายเคเบิล	4.07	4.48	.36	.42
ผลิตภัณฑ์กระดาษ	4.25	5.26	.32	.40
รวม 10รายการ	164.57	168.60	9.70	17.37
อื่น ๆ	43.69	42.60	3.35	1.68
นำเข้ารวม	208.26	211.20	13.05	19.05

อัตราการเปลี่ยนแปลง

การเปลี่ยนแปลง (Y/Y)	ปี2564 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี2565 (ม.ค.-ม.ค.)	ปี2566 (ม.ค.-ม.ค.)
เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	37.21	19.75	-17.55	203.21
ผลิตภัณฑ์เซรามิก	834.21	-99.72	-99.72	-99.72
เครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ การแพทย์	55.40	-6.42	87.18	8.22
ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	50.64	-39.07	-36.04	-14.36
เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	-18.83	49.46	-39.66	9.52
ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	.85	20.20	-62.23	53.52
ไดโอด ทรานซิสเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำ	621.95	143.24	1,533.33	63.27
เครื่องใช้ไฟฟ้าในบ้าน	241.17	-36.55	146.34	-25.74
ลวดและสายเคเบิล	39.38	10.07	140.00	16.67
ผลิตภัณฑ์กระดาษ	-17.95	23.76	60.00	25.00
รวม 10 รายการ	37.74	2.45	-33.42	79.07
อื่น ๆ	20.52	-2.49	75.39	-49.85
นำเข้ารวม	33.73	1.41	-20.81	45.98

ณ ปัจจุบัน ค่าเงินโฟรินท์แข็งตัวมากขึ้น อัตราแลกเปลี่ยนสกุลโฟรินท์ต่อสกุลยูโรอยู่ที่ประมาณ 380 โฟรินท์ต่อ 1 ยูโร และมีแนวโน้มแข็งตัวอย่างต่อเนื่อง เงินสกุลโฟรินท์จึงกลายเป็นดาวเด่นของภูมิภาคยุโรปกลางในช่วงต้นปี 2566 นี้ นักวิเคราะห์หลายฝ่ายคาดว่าอัตราแลกเปลี่ยนสกุลโฟรินท์ต่อสกุลยูโรจะรักษาระดับไว้อยู่ในช่วง 380-390 โฟรินท์ต่อ 1 ยูโร ได้ในช่วงไตรมาสแรกของปีนี้

ปัจจัยหลักที่คาดว่ามีผลต่อการแข็งค่าของเงินสกุลโฟรินท์

1. คณะกรรมาธิการยุโรปมีมติอนุมัติงบประมาณภายใต้แผนการฟื้นตัวและสร้างภูมิคุ้มกันทางเศรษฐกิจของฮังการี ภายในวงเงิน 5.8 พันล้านยูโร ซึ่งการได้รับงบประมาณดังกล่าว ช่วยเพิ่มความมั่นใจให้กับนักลงทุนในฮังการีว่ารัฐบาลฮังการีจะมีงบประมาณบริหารประเทศและลงทุนในโครงการภาครัฐที่สำคัญต่อเนื่อง ตลอดจนเศรษฐกิจฮังการีจะยังคงรักษาเสถียรภาพไว้ได้ในระดับหนึ่ง
2. ราคาเชื้อเพลิง โดยเฉพาะก๊าซธรรมชาติ ในตลาดยุโรปปรับลดลง โดยดัชนีราคามาตรฐานหลักของการซื้อขายก๊าซธรรมชาติของยุโรป หรือ Dutch TFF ในประเทศเนเธอร์แลนด์ ปรับลงต่ำกว่า 60 ยูโรต่อเมกะวัตต์-ชั่วโมง อันเป็นผลมาจากปริมาณก๊าซธรรมชาติสำรองคงคลังเฉลี่ยทั่วยุโรปที่อยู่ที่ระดับ 77%
3. ธนาคารกลางฮังการีตัดสินใจคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ 13% และอัตราดอกเบี้ยเงินฝากข้ามคืน (Overnight Deposit Rate) ที่ 12.5% ซึ่งยังคงครองอันดับสูงสุดในภูมิภาคยุโรปกลาง นักวิเคราะห์บางส่วนจึงคาดว่าธนาคารกลางฮังการีอาจพิจารณาปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลงเป็นระยะจนอัตราดอกเบี้ยเหลือหลักหน่วยช่วงปลายปี ซึ่งจะส่งผลดีต่อผู้บริโภคและผู้ประกอบการธุรกิจที่ต้องขอสินเชื่อจากสถาบันการเงิน

การที่ค่าเงินโฟรินท์แข็งขึ้น และราคาพลังงานที่ลดลง จะส่งผลให้ฮังการีได้ประโยชน์จากราคาสินค้าต่างประเทศที่ถูกลง ช่วยลดต้นทุนการนำเข้าสินค้า อย่างไรก็ตาม อุปสรรคสำคัญ คืออัตราเงินเฟ้อเนื่องจากคาดว่าดัชนีราคาผู้บริโภครายเดือน (Consumer Price Index-CPI) ของฮังการี คาดว่าจะยังสูงอยู่อย่างต่อเนื่องในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2566 เนื่องจากแม้ว่าราคาพลังงานจะเริ่มปรับลดลงแล้ว ทว่าต้นทุนการประกอบธุรกิจยังมิได้ปรับลดตามลงไปด้วย

เมื่อพิจารณาร่วมกับปัจจัยที่รัฐบาลฮังการีขึ้นค่าแรงขั้นต่ำประจำปี 2566 และผู้ประกอบการภาคเอกชนทยอยเพิ่มเงินเดือนลูกจ้างแล้ว ผู้บริโภคชาวฮังการีจึงคาดว่าจะมีความสามารถในการจับจ่ายซื้อสินค้าสูงขึ้น อันจะเป็นผลดีต่อผู้ประกอบไทยที่ส่งออกสินค้ามายังตลาดฮังการี

ภาวะเงินเฟ้อ

- ปัญหาเงินเฟ้อเกิดขึ้นทั่วยุโรปจากราคาพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น และสงครามรัสเซียยูเครน
- อัตราเงินเฟ้อล่าสุดเดือน ธ.ค. 2022 เทียบกับปีก่อนหน้า เท่ากับ 24.5% ส่วนสำคัญมาจากอาหาร (44.8%) และค่าพลังงาน เช่น ค่าไฟฟ้า แก๊ซ เป็นต้น
- เทียบกับเดือนพฤศจิกายน 2022 เพิ่มขึ้น 1.9% **คาดว่าทั้งปี 2022 อัตราเงินเฟ้อจะแตะ 14.5%**
- อย่างไรก็ดี ธนาคารกลางฮังการีคาดว่าหลังฤดูหนาว จากมาตรการต่างๆ ของภาครัฐ จะทำให้เงินเฟ้อลดลงในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2023 และอาจลดลงเหลือเลขตัวเดียวในช่วงปลายของปี 2023
- มาตรการต่างๆ อาทิ ขยายเวลามาตรการตรึงราคาสินค้าอาหารพื้นฐานในระดับราคาค้าปลีกได้แก่ แป้งสาลีอเนกประสงค์ น้ำมันดอกทานตะวัน น้ำตาลทราย นม UHT ไขมันต่ำ 2.8% เนื้อหมูส่วนสะโพก และเนื้อไก่ส่วนอก ปีก และหลัง ต่อไปจนถึงวันที่ 30 เมษายน 2023
- รัฐบาลฮังการียังมีมติอนุมัติปรับค่าจ้างขั้นต่ำประจำปี 2023 ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2023

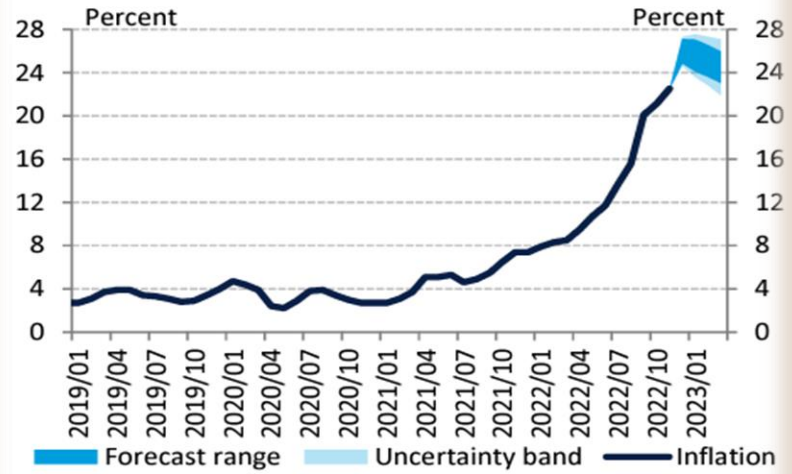
	ค่าแรงขั้นต่ำสำหรับแรงงานไม่มีทักษะ หรือ Minimálbér	ค่าแรงขั้นต่ำสำหรับแรงงานมีทักษะ/จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาเป็นอย่างน้อย หรือ Garantált bérminimum
ต่อเดือน	232,000	296,400
ต่อสัปดาห์	53,340	68,140
ต่อวัน	10,670	13,630
ต่อชั่วโมง	1,334	1,704

หมายเหตุ: อัตราดังกล่าวยังไม่หักภาษีเงินได้ส่วนบุคคลและเบี้ยประกันสังคม

อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินตราต่างประเทศ กำหนดโดยธนาคารแห่งชาติฮังการี ณ วันที่ 6 มกราคม 2566 กำหนดให้ 1 บาท = 10.97 โฟรินท์

- การปรับขึ้นค่าแรงขั้นต่ำครั้งนี้ จะทำให้แรงงานหลักล้านคนทั่วประเทศได้รับประโยชน์ท่ามกลางภาวะค่าครองชีพสูงทั้งจากปัจจัยภายนอก (ภาวะสงครามในยูเครนที่ยังไม่คลี่คลาย) และปัจจัยภายใน (ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคและบริการปรับขึ้นตามต้นทุนพลังงานและวัตถุดิบที่สูงขึ้น หรือ Cost-Push Inflation) ที่ส่งผลให้ประชาชนส่วนใหญ่ประสบปัญหาขาดสภาพคล่อง โดยเฉพาะธุรกิจขนาดเล็กและกลาง (SME)
- นักเศรษฐศาสตร์บางส่วนเสนอว่า เปอร์เซ็นต์การขึ้นค่าแรงขั้นต่ำสำหรับแรงงานไม่มีทักษะและค่าแรงขั้นต่ำสำหรับแรงงานมีทักษะในครั้งนี้ อยู่เพียงที่ 16% และ 14% ตามลำดับ ซึ่งต้องพิจารณาว่าจะส่งผลให้มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างแท้จริงหรือไม่เมื่อเทียบกับอัตราเงินเฟ้อทั้งปี 2022

Chart 1-1: Monthly evolution of the near-term inflation forecast



Note: Annual change. The uncertainty band shows the uncertainty around the forecast range with regards to the root mean square error of previous years' near-term forecasts.

Source: HCSO, MNB

Table 1-1: Details of the inflation forecast

		2022	2023	2024
Core inflation excluding indirect tax effects		15.6	16.1	4.4
Core inflation		15.7	16.2	4.4
Non-core inflation	Unprocessed food	24.9	28.4	5.4
	Fuel and market energy	12.2	23.5	0.1
	Regulated prices	9.8	18.4	2.2
	Alcohol and tobacco	10.1	11.8	3.1
	Total	12.8	18.1	2.6
Inflation		**14.6**	**17.2**	**3.4**

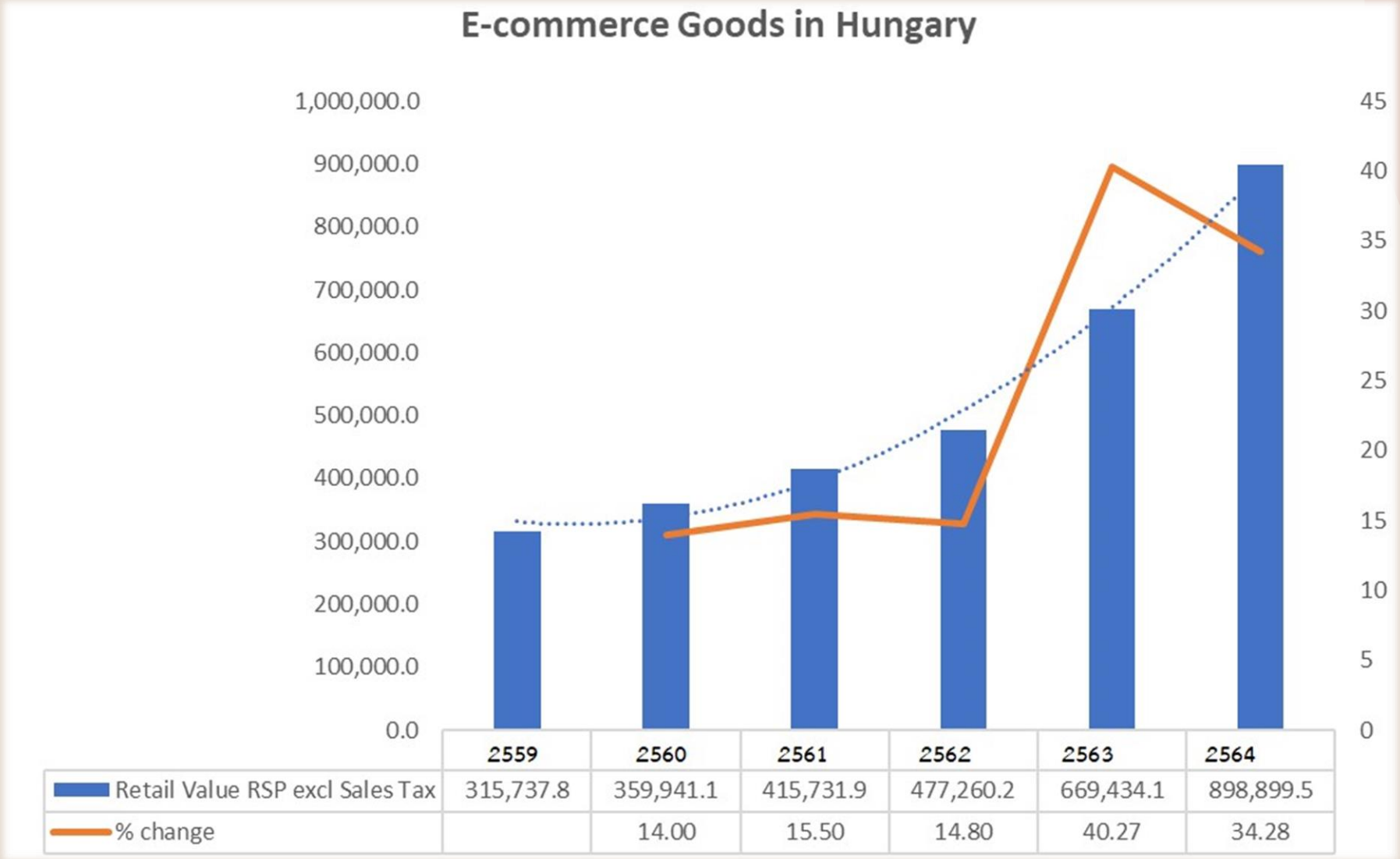
Note: Percent. Based on seasonally unadjusted data. The table is based on the midpoint of the forecast range.

Source: MNB

E-commerce

- ผู้บริโภคใส่ใจกับราคาขายและความคุ้มค่า แต่สินค้าพรีเมี่ยมจากต่างประเทศ สินค้าเสริมสุขภาพ และสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยังคงเป็นที่นิยมของผู้บริโภคที่มีกำลังซื้อและนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- ช่วงเวลาทองในการซื้อขายสินค้าทางออนไลน์ของฮังการี คือช่วง 2 เดือนสุดท้ายของปีที่เป็นเทศกาลเฉลิมฉลอง ตั้งแต่ Black Friday จนถึงวันปีใหม่
- สินค้าไทยที่มีโอกาสใน E-Commerce ฮังการี ได้แก่ อาหาร เครื่องปรุงรส เครื่องนุ่งหม ผลิตภัณฑ์สปา และเครื่องสำอาง
- ความท้าทายหลักในการเข้าตลาด E-Commerce ฮังการี คือ กระบวนการขนส่งสินค้า ข้อกฎหมาย ที่ต้องสอดคล้องกับมาตรฐาน EU และอุปสรรคด้านภาษา ดังนั้น การมีคู่ค้าพันธมิตรที่มีโชว์รูม หรือ หน้าร้านแสดงสินค้า โกดังเก็บสินค้า ตลอดจนทำการตลาด ตรวจสอบบัญชี และให้บริการหลังการขายด้วยภาษาฮังการี จะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้ธุรกิจประสบความสำเร็จได้ง่ายมากขึ้น

สถิติมูลค่าการซื้อขายบนตลาดออนไลน์ (หน่วย: ล้านโฟรินท์)



	2559	2560	2561	2562	2563	2564
Retail Value RSP excl Sales Tax	315,737.8	359,941.1	415,731.9	477,260.2	669,434.1	898,899.5
% change		14.00	15.50	14.80	40.27	34.28

- สินค้าที่ผู้บริโภคในฮังการีซื้อทางออนไลน์บ่อยที่สุด ได้แก่ หนังสือ เครื่องแต่งกาย เครื่องสำอาง คูปองส่วนลด เกม อุปกรณ์ไอทีและอิเล็กทรอนิกส์ กรมธรรม์ประกันภัย บัตรโดยสารและเข้าชมมหรสพทางอิเล็กทรอนิกส์ การจองทริปท่องเที่ยว สินค้าอุปโภคบริโภค อาหารสัตว์ ของเล่นเด็กและของใช้สำหรับแม่ลูกอ่อน
- ผู้บริโภคในฮังการีนิยมเลือกวิธีการจัดส่งสินค้าแบบส่งที่ถึงบ้าน/ที่ทำงาน คิดเป็นสัดส่วนราว 70% จากยอดคำสั่งซื้อทั้งหมด
- ผลิตภัณฑ์บางชนิดก่อนจะวางจำหน่ายได้ต้องมีใบอนุญาตเท่านั้น เช่น ผลิตภัณฑ์สุขภาพสัตว์ ผลิตภัณฑ์จากพืชคุ้มครอง เป็นต้น

การเตรียมตัวของผู้ประกอบการไทย

- ควบคุมและปรับปรุงคุณภาพสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดของสหภาพยุโรปและฮังการีอย่างละเอียด
- พิจารณาเลือกผู้ให้บริการแพลตฟอร์มออนไลน์ให้เหมาะสม ระหว่างช่องทาง e-Commerce ในประเทศ (Domestic) และช่องทาง Cross-Border e-Commerce
- ควรมีพันธมิตรในท้องถิ่น ที่สามารถสื่อสารภาษาฮังการีได้อย่างดี
- หากทำระบบเว็บช็อป และการออกแบบระบบชำระเงินให้รองรับการชำระเงินได้หลายรูปแบบและสามารถติดตามสถานะจัดส่งสินค้าให้ใช้งานง่าย
- การสร้าง Landing Page หรือหน้าเว็บไซต์เป็นภาษาฮังการีที่รองรับการเข้าชมจากโทรศัพท์มือถือและแท็บเล็ต และเผยแพร่คอนเท้นต์อย่างสม่ำเสมอใน Social Media Account ของแบรนด์ โดยแพลตฟอร์มที่เป็นที่นิยมของผู้บริโภคในฮังการี ได้แก่ Facebook, Instagram และ Tiktok

การลงทุน

- **หมวดอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร** ได้แก่ บริษัทไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน) ที่เริ่มลงทุนในประเทศฮังการีในปี 2556 เพื่อลงทุนซื้อโรงงานผลิตบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปเก่าในนิคมอุตสาหกรรม เมือง Esztergom ตั้งเป้าหมายเป็นศูนย์กระจายสินค้าสู่ลูกค้าในภูมิภาคยุโรป

- **หมวดธุรกิจ HoReCa** ได้แก่ บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นเจ้าของธุรกิจโรงแรมเครืออนันตรา เข้าซื้อโรงแรม New York Palace Budapest ณ กรุงบูดาเปสต์ ประเทศฮังการี เมื่อช่วงเดือนพฤศจิกายน 2564

- **การลงทุนทำธุรกิจ SME ในหมวดธุรกิจโรงแรม ร้านอาหาร และธุรกิจจัดเลี้ยง (HoReCa) และ Spa & Wellness** ทั้งโดยคนไทย คนฮังกาเรียน ปัจจุบัน ทั่วประเทศฮังการี มีร้านนวดไทยอย่างน้อย 90 แห่ง และมีร้านอาหารที่ขายอาหารไทยอย่างน้อย 45 แห่ง โดยในจำนวนนี้ มีร้านอาหารไทยที่ได้รับตราสัญลักษณ์ Thai SELECT รับประกันคุณภาพอาหารและบริการทั้งสิ้น 4 แห่ง

3. ศักยภาพของฮังการี/โลจิสติกส์

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์

- ประเทศฮังการีกำหนดยุทธศาสตร์เป็นศูนย์กลางการค้า การขนส่งและกระจายสินค้า (Trading and Logistics Hub) จากทวีปเอเชียในภูมิภาคยุโรปกลางและตะวันออก
- ปี 2561 ภาคโลจิสติกส์สร้างรายได้เข้าประเทศคิดเป็นมูลค่าประมาณ 3.4 ล้านล้านโฟรินท์ (ประมาณ 3.6 แสนล้านบาท) หรือเท่ากับร้อยละ 6.3 ของ GDP ของประเทศฮังการี
- ระบบเครือข่ายถนน ความยาวทางหลวงทั้งประเทศ อยู่ที่ประมาณ 1,600 กิโลเมตร ส่วนความยาวถนนทั้งประเทศอยู่ที่ประมาณ 210,791 กิโลเมตร เมื่อเปรียบเทียบความยาวของถนนและทางหลวงภายในภูมิภาคยุโรปกลางนั้นเป็นรองเพียงออสเตรียและโปแลนด์เพียงเล็กน้อย ทำให้เส้นทางหลักในการสัญจรและขนส่งสินค้า บริการ และผู้คนในฮังการี เป็นการขนส่งทางบก
- ระบบราง ความยาวรางรถไฟทั้งประเทศ 7,243 กิโลเมตร
- ทางหลวงหมายเลข M0 หรือถนนวงแหวนรอบนอกกรุงบูดาเปสต์ เชื่อมต่อกับทางหลวงภายในประเทศ และทางหลวงนานาชาติ
- ท่าอากาศยานนานาชาติ Liszt Ferenc มีขนาดใหญ่อันดับสองในภูมิภาคยุโรปกลางและตะวันออก

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (2)

- บริษัทโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและระดับโลกจำนวนมากมาตั้งสำนักงานในประเทศฮังการี ทั้งโกดังเก็บสินค้า สำนักงานภูมิภาค และศูนย์กระจายสินค้า ปัจจุบัน มีบริษัทโลจิสติกส์ประมาณ 40,000 รายที่จดทะเบียนและประกอบธุรกิจในประเทศฮังการี มีแรงงานในภาคโลจิสติกส์ราว 2 แสนคน คิดเป็นร้อยละ 6 ของแรงงานที่มีงานทำทั้งหมด
- แม้ไม่มีทางออกสู่ทะเลโดยตรง แต่มีเส้นทางการขนส่งทางบกและระบบรางที่ไปถึงเมืองท่าริมทะเลที่ใกล้ที่สุดได้อย่างรวดเร็ว ได้แก่ ท่าเรือเมือง Koper ประเทศสโลวีเนีย ท่าเรือเมือง Rijeka, Split และ Ploče ประเทศโครเอเชีย ท่าเรือเมือง Bar ประเทศมอนเตเนโกร ท่าเรือเมือง Hamburg/Bremerhaven ประเทศเยอรมนี ท่าเรือเมือง Trieste ประเทศอิตาลี และท่าเรือเมือง Gdańsk ประเทศโปแลนด์ อีกทั้ง ยังสามารถขนส่งทางน้ำผ่านแม่น้ำดานูบ ออกสู่ทะเลบอลติกและทะเลดำได้ ตามเส้นทาง Pan-European Corridor VII
- การที่ประเทศฮังการีเข้าเป็นสมาชิกภาคีข้อตกลงเขตเชงเก้น (Schengen) เมื่อวันที่ 16 เมษายน 2546 และเข้าเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2547 ยังเสริมข้อได้เปรียบในยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ กล่าวคือ ฮังการีสามารถรับเงินทุนสนับสนุนจากคณะกรรมาธิการยุโรป ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้ประเทศ ให้การเดินทางข้ามแดนสะดวกยิ่งขึ้น

ท่าเรือเมือง Koper ประเทศสโลวีเนีย

ท่าเรือเมือง Rijeka ประเทศโครเอเชีย

ท่าเรือเมือง Split
ประเทศโครเอเชีย

ท่าเรือเมือง Ploče ประเทศโครเอเชีย

ท่าเรือเมือง Bar ประเทศมอนเตเนโกร

ท่าเรือเมือง Gdańsk ประเทศโปแลนด์

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (3) - การพัฒนาเส้นทางถนน

- เดือนธันวาคม 2565 คณะรัฐมนตรีโรมาเนียอนุมัติโครงการสร้างทางด่วนระยะทาง 7 กิโลเมตร ระหว่างเมือง Méhkerék ในฮังการี และเมือง Salonta ในโรมาเนีย เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างโรมาเนียและฮังการี ในเส้นทางเมือง Salonta และเมือง Békéscsaba ในฮังการี หลังฮังการีได้เริ่มสร้างส่วนต่อขยาย ระยะทาง 43 กิโลเมตร ระหว่างเมือง Békéscsaba และ Méhkerék ในฮังการีแล้ว ซึ่งเป็นส่วนต่อขยายของทางหลวงฮังการีหมายเลข M44
- ในปัจจุบัน มีทางด่วนเชื่อมโรมาเนียและฮังการีเพียงแค่ 2 เส้นทาง ได้แก่ (1) เส้นทาง Makó-Nagylak/Csanádpalota เชื่อมทางหลวงหมายเลข M43 ของฮังการีและทางหลวง A1 ของโรมาเนีย เปิดใช้เมื่อปี 2558 และ (2) เส้นทาง Nagykereki-Bors เชื่อมทางหลวงหมายเลข M4 ของฮังการีและมอเตอร์เวย์หมายเลข A3 ของโรมาเนีย เปิดใช้เมื่อปี 2563 ส่วนเส้นทางที่สาม เส้นทางเมือง Csenger ของฮังการี-เมือง Oar ในโรมาเนีย ทางตอนเหนือของโรมาเนีย ที่จะเชื่อมเชื่อมทางหลวงหมายเลข M49 ของฮังการี เพิ่งก่อสร้างเมื่อปี 2564 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2568

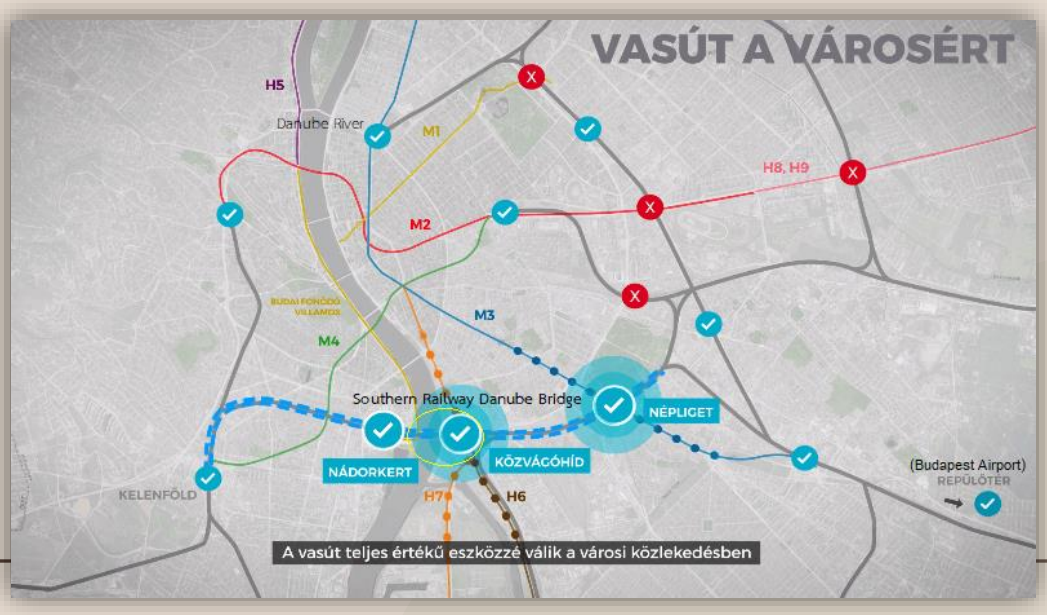
ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (4) - การพัฒนาระบบราง

- ตามที่การรถไฟฮังการีได้ดำเนินการก่อสร้างและขยายโครงสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำดานูบตอนใต้ (Southern Railway Danube Bridge หรือ Összekötő vasúti híd) ซึ่งมีความยาว 510 เมตร และเป็นรางรถไฟคู่ขนานกับสะพานรถข้าม Rákóczi Bridge ตั้งแต่ปี 2562 โดยมีมูลค่าการลงทุนก่อสร้าง 90 ล้านยูโร และได้รื้อโครงสร้างเดิม สร้างใหม่ ปรับปรุงระบบลดเสียงรบกวนและการสั่นสะเทือนของรางรถไฟ ตลอดจนขยายจำนวนรางรถไฟจากเดิม 2 รางเป็น 3 ราง เพื่อรองรับขบวนรถไฟขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นล่าสุด โครงการก่อสร้างดังกล่าวเสร็จสิ้นสมบูรณ์แล้ว และเปิดให้บริการเดินรถได้ตามปกติอีกครั้ง

สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำดานูบตอนใต้ และสะพาน Rákóczi กรุงบูดาเปสต์

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (4) - การพัฒนาระบบราง

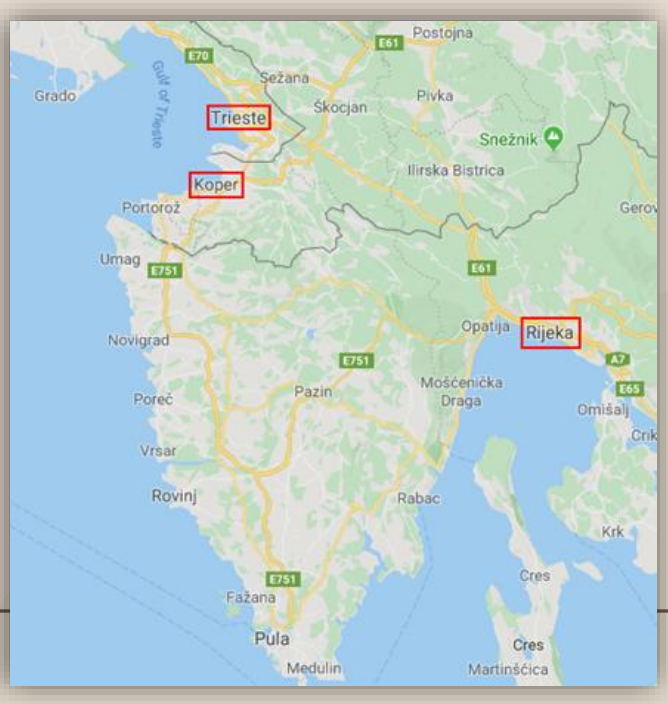
- ในระยะการพัฒนาถัดไป การรถไฟมีแผนจะเชื่อมต่อรางรถไฟฝั่งบูดา (ทางตะวันตกของแม่น้ำดานูบ) เข้ากับสถานีรถไฟ Kelenföld ที่ให้บริการเดินรถไฟไปยังเมืองสำคัญทางตะวันตกของประเทศ และเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟใต้ดิน Kelenföld สาย M4 และเชื่อมต่อรางรถไฟฝั่งเปสต์ (ทางตะวันออกของแม่น้ำดานูบ) เข้ากับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงบูดาเปสต์ Népliget และเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟใต้ดิน Népliget สาย M3 เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในฮังการีอย่างครบวงจร
- การรถไฟมีแผนจะเชื่อมต่อรางรถไฟฝั่งบูดา (ทางตะวันตกของแม่น้ำดานูบ) เข้ากับสถานีรถไฟ Kelenföld ที่ให้บริการเดินรถไฟไปยังเมืองสำคัญทางตะวันตกของประเทศ และเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟใต้ดิน Kelenföld สาย M4 และเชื่อมต่อรางรถไฟฝั่งเปสต์ (ทางตะวันออกของแม่น้ำดานูบ) เข้ากับสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงบูดาเปสต์ Népliget และเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟใต้ดิน Népliget สาย M3 เพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในฮังการีอย่างครบวงจร



ที่ตั้งของสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำดานูบตอนใต้ และแผนการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนกรุงบูดาเปสต์

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (5) - ท่าเทียบเรือ

- เดือนธันวาคม 2565 รัฐบาลฮังการีได้ลงนามความร่วมมือกับรัฐบาลอิตาลีในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์แห่งใหม่ (Multipurpose Port Terminal) ณ ท่าเรือเมืองตรีเอสเต้ (Trieste) แคว้น Friuli-Venezia Giulia ทางตอนเหนือของประเทศอิตาลี
- ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์แห่งใหม่ ภายใต้ชื่อโครงการ Adria Port ณ ท่าเรือเมืองตรีเอสเต้ จะสร้างขึ้นในพื้นที่โรงกลั่นน้ำมันเก่าภายในบริเวณท่าเรือ บริหารโดยบริษัท Adria Port Zrt. ซึ่งรัฐบาลฮังการีถือหุ้น 100% มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าผ่านท่า และเป็นแพลตฟอร์มการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางทะเลของฮังการี ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวมีมูลค่าการลงทุนราว 200 ล้านยูโร และได้รับงบประมาณสนับสนุนภายในวงเงิน 45 ล้านยูโรจากสหภาพยุโรป ภายใต้แผนฟื้นฟูเศรษฐกิจของอิตาลี (Recovery and Resilience Plan) คาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างราว 2 ปี และเสร็จสมบูรณ์ภายในปี 2569



ที่ตั้งเมืองตรีเอสเต้ ประเทศอิตาลี และที่ตั้งของเมืองท่าสำคัญอื่นๆ ในทะเลอาเดรียติก

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (5) - ท่าเทียบเรือ

- โครงการดังกล่าวจะประกอบด้วยลานจอดรถบรรทุก อาคารที่ทำการ พื้นที่ท่าเทียบเรือ และลานวางกองตู้สินค้า มีพื้นที่ทั้งหมดราว 3.2 แสนตารางเมตร ด้านท่าเทียบเรือจะมีความยาวหน้าท่ารวมกัน 650 เมตร ระดับน้ำลึก 12.5 เมตร สามารถรองรับเรือขนส่งขนาดกลางที่สามารถบรรทุกได้ระหว่าง 120,000 – 200,000 DWT และคาดว่าจะรองรับปริมาณการขนส่งผ่านท่าได้ประมาณ 2.5 ล้านตันต่อปี หรือรองรับตู้สินค้าผ่านท่าได้สูงสุด 7-8 หมื่นตู้ต่อปี ทั้งนี้ รัฐบาลฮังการีทำสัญญาเช่าพื้นที่จากรัฐบาลอิตาลีเป็นระยะเวลา 30 ปี

ภาพจำลองท่าเทียบเรือ Adria Port

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (5) - ท่าเทียบเรือ

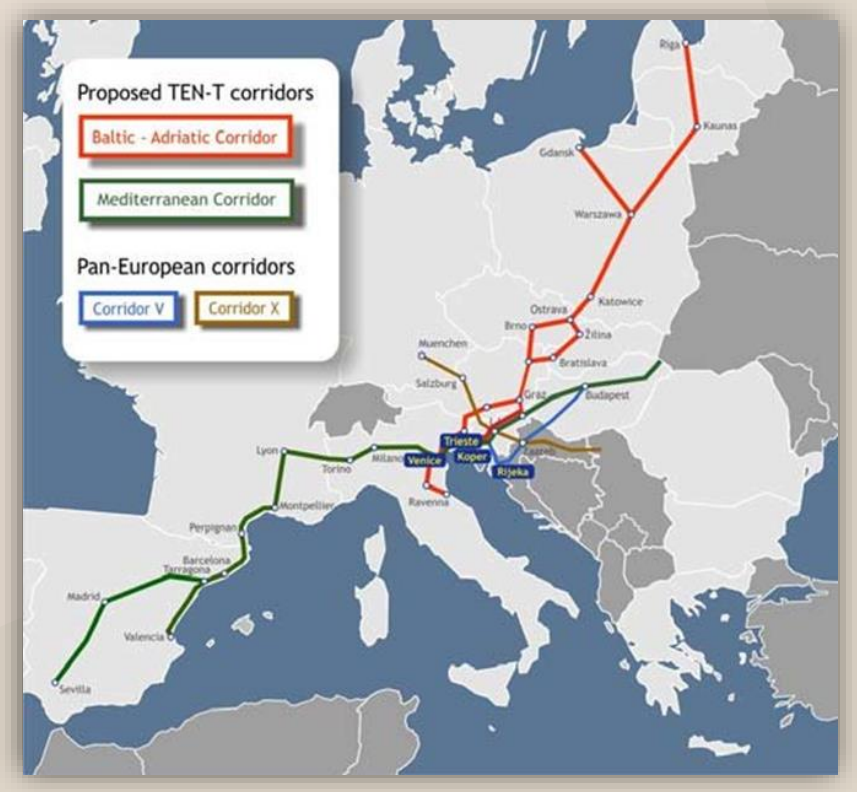
- เมืองตรีเอสเต้มีข้อได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ มีทำเลที่ดีกว่าเมืองพิราอุส (Piraeus) ประเทศกรีซ และเมืองคอนสตันซ่า (Constanta) ประเทศโรมาเนีย เนื่องจากเมืองตรีเอสเต้อยู่ใกล้ชายแดนฮังการีมากกว่า อยู่ในเขตเชงเก้นเหมือนกันผ่านชายแดนระหว่างประเทศน้อยครั้งกว่า และมีระบบโครงข่ายถนนรองรับที่ดีกว่า
- ท่าเรือเมืองตรีเอสเต้ ยังเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่สุดในอิตาลี รองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าผ่านท่าราว 1 แสนคนและ 62 ล้านตัน ต่อปี ท่าเรือเมืองตรีเอสเต้เป็นท่าเรือปลอดภาษี (Free Port) ที่จะช่วยขยายขีดความสามารถในการแข่งขัน กับท่าเรืออื่นๆ รองรับกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าด้านโลจิสติกส์
- ท่าเรือเมืองตรีเอสเต้มีตัวเลือกการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพผ่านเครือข่ายโลจิสติกส์หลายประเภท ทั้งการเชื่อมต่อระบบถนน กับเครือข่าย Pan-European Corridor และเครือข่าย Trans-European Transport Network หรือ TEN-T ของสหภาพยุโรป และการเชื่อมต่อเข้ากับระบบรางของการรถไฟอิตาลี มุ่งสู่หัวเมืองและเมืองหลวงหลายแห่งในทวีปยุโรป

ท่าเรือเมือง Trieste ประเทศอิตาลี

ศักยภาพด้านโลจิสติกส์ (5) - ท่าเทียบเรือ

- เมื่อพิจารณาความสามารถในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าในระบบรางของเมืองตรีเอสเต้แล้ว รัฐบาลฮังการีจึงมีแผนจะสร้างสถานีรถไฟขนส่งสินค้า (Freight Railway Terminal) ณ ท่าเทียบเรือ Adria Port และรางรถไฟ 4 รางขนานกัน (Four-track Railway) รองรับรถไฟขบวนรถสินค้าความยาวสูงสุด 750 เมตร สำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต และรถพ่วงขนาดใหญ่ (Mega Trailer) ซึ่งจะเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟสินค้าเข้ากับสถานีรถไฟเมือง Aquilinia ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือเมืองตรีเอสเต้ออกไปราว 10 กิโลเมตร เพื่อให้ขนส่งสินค้าที่ผ่าน Adria Port แล้วมาถึงฮังการีด้วยรถไฟขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว

การเชื่อมต่อทางบกระหว่างเมืองตรีเอสเต้กับหัวเมืองสำคัญในทวีปยุโรป



การเชื่อมต่อเมืองตรีเอสเต้เข้ากับเครือข่ายคมนาคมและเมืองสำคัญในทวีปยุโรป

4.โอกาสของผู้ประกอบการไทยที่มีศักยภาพ

ธุรกิจค้าปลีก

- ธุรกิจค้าปลีก (Retail) ในประเทศฮังการี ณ ปัจจุบัน ห้างขายสินค้าอุปโภคบริโภครายใหญ่ในตลาดฮังการี ส่วนมากเป็นบริษัทต่างชาติ
- รูปแบบของธุรกิจค้าปลีกในฮังการีนั้น แบ่งได้เป็นสองหมวดใหญ่ ได้แก่ ธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade) เช่น ร้านสะดวกซื้อขนาดเล็ก ซูเปอร์มาร์เก็ต จนถึงไฮเปอร์มาร์เก็ต และการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ที่ไม่ต้องอาศัยหน้าร้าน

สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำดานูบตอนใต้ (Southern Railway Danube Bridge) เป็นการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในฮังการีที่สำคัญประการหนึ่ง อันจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศฮังการีและภายในตลาดทวีปยุโรป ทั้งนี้ การส่งออกสินค้าไทยก็จะได้รับประโยชน์ในระยะยาวจากโครงการนี้เช่นกัน เพราะการกระจายสินค้าในภูมิภาคยุโรปกลางและตะวันออกอาศัยการขนส่งทางบกเป็นหลัก จึงทำให้สินค้าไทยที่นำเข้ามาจากทางท่าเรือในภูมิภาคยุโรปตะวันตก หรือจากทะเลเมดิเตอร์เรเนียน เข้ามาในฮังการีและภูมิภาคบอลข่านได้สะดวกยิ่งขึ้น

รัฐบาลฮังการีตั้งเป้าหมายให้ฮังการีเป็นศูนย์กลางระบบการขนส่ง กระจายและจัดจำหน่ายสินค้าถึงมือผู้บริโภคในทวีปยุโรป สำหรับผู้ส่งออกจากนอกทวีปยุโรป โดยเฉพาะจากทวีปเอเชีย ประกอบการดำเนินนโยบายการต่างประเทศ Eastern Opening เชิงรุกตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา

ทั้งนี้ ในระดับรัฐบาล อาจพิจารณาความเป็นไปได้ในการเจรจาขอเช่าหรือก่อสร้างคลังสินค้าไทยในฮังการี ประกอบกับแสวงหาเส้นทางส่งออกสินค้าจากไทยสู่ฮังการีที่ใช้เวลาและค่าใช้จ่ายน้อยลง เพื่อให้ผู้ส่งออกไทยมีโอกาสส่งออกสินค้าไปยังตลาดยุโรปกลางและบอลข่านได้มากขึ้น

- โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์แห่งใหม่ ณ ท่าเรือเมืองตรีเอสเต้ ประเทศอิตาลี เป็นหนึ่งโครงการเมกะโปรเจคท์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดโครงการหนึ่งของรัฐบาลฮังการี รัฐบาลฮังการีตั้งเป้าหมายไว้ว่า เมื่อก่อสร้างเสร็จภายในปี 2569 ท่าเทียบเรือแห่งนี้จะเป็นทางออกสู่ทะเลสำหรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของฮังการี และช่วยอำนวยความสะดวกในการค้ากับประเทศคู่ค้าที่มีพรมแดนจรดทะเลเมดิเตอร์เรเนียน รวมถึงประเทศคู่ค้าสำคัญในทวีปเอเชีย ซึ่งจะส่งผลดีกับผู้ส่งออกไทยที่จะส่งสินค้ามาทางเรือมายังตลาดฮังการีในอนาคต
- โครงการดังกล่าวจะทำให้ผู้ประกอบการฮังการีและคู่ค้าในต่างประเทศ โดยเฉพาะผู้ประกอบการไทย ประหยัดต้นทุนการขนส่งได้จำนวนมาก เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางเรือไปยังท่าเรือในทะเลอาเดรียติก (ท่าเรือเมืองตรีเอสเต้ ท่าเรือเมืองโคเปอร์ และท่าเรือเมืองรีเยก้า) จากท่าเรือแหลมฉบังใช้เวลาประมาณ 45 วัน ในขณะที่ถ้าเดินเรือไปทางตะวันตก/ยุโรปเหนือจะใช้เวลามากขึ้นราว 1-2 สัปดาห์ ซึ่งปัจจุบันท่าเรือทางยุโรปตะวันตก/ยุโรปเหนือ (เช่น ท่าเรือเมืองรอทเทอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ ท่าเรือเมืองแอนต์เวิร์ป ประเทศเบลเยี่ยม และท่าเรือเมืองฮัมบวร์ก ประเทศเยอรมนี) ประสบปัญหาท่าเรือหนาแน่นเกินขีดจำกัด และขาดแคลนแรงงานมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้การขนส่งสินค้าล่าช้า อีกทั้ง ท่าเรือในทะเลอาเดรียติกทั้งสามแห่งนั้น รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลของฮังการีมากถึง 70% ของปริมาณสินค้าทั้งหมดอยู่แล้ว ซึ่งเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือและผ่านพิธีการศุลกากรเรียบร้อยแล้ว จะใช้เวลาขนส่งสินค้าราว 1-3 วันจากท่าเรือดังกล่าวมาถึงกรุงบูดาเปสต์ ขึ้นอยู่กับว่าผู้นำเข้าเลือกวิธีการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกหรือรถไฟ

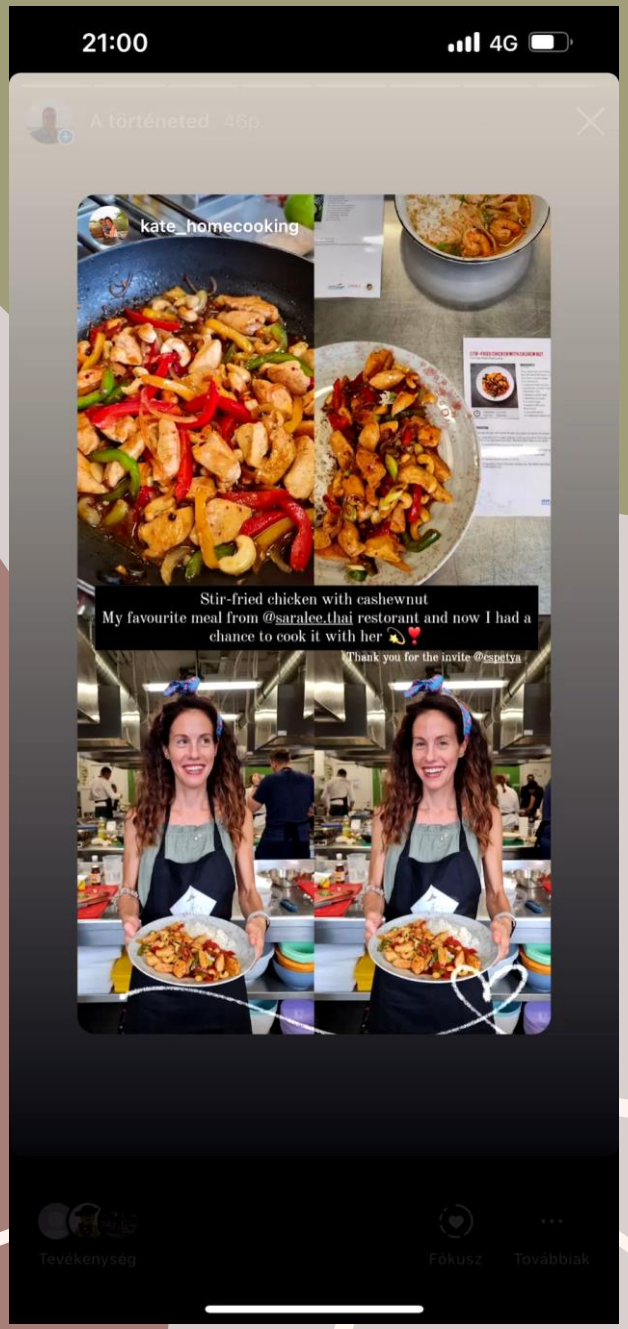
เมื่อพิจารณาสถิติการค้าระหว่างประเทศฮังการีและประเทศคู่ค้าสำคัญในทวีปเอเชียแล้วนั้น ถือว่าประเทศไทยยังคงครองสัดส่วนการส่งออกสินค้าไปยังฮังการีในระดับน่าพึงพอใจ และ ได้ดุลการค้ากับฮังการีเสมอ แม้จะเผชิญข้อจำกัดจากการเสียสิทธิพิเศษทางภาษี (GSP) จากสหภาพยุโรป และยังไม่บรรลุการเจรจาข้อตกลง FTA กับสหภาพยุโรปก็ตาม สินค้าจากประเทศไทยไปยังฮังการีที่มีมูลค่าการส่งออกสูง และเป็นสินค้าสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added Product) ได้แก่ ยานยนต์และอะไหล่ยานยนต์ เครื่องจักร อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องปรับอากาศ ตัวนำไฟฟ้าและฉนวนไฟฟ้า โดยเฉพาะสายหุ้มฉนวน รวมถึงผลิตภัณฑ์จากยาง ฉะนั้น ผู้ส่งออกไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการค้าสินค้าหมวดดังกล่าว รวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มสำหรับสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร อันเป็นจุดขายสำคัญของการส่งออกไทย

5. แผนงานที่สนับสนุน

โครงการ Horeca

โครงการ Thai Select

4G
dobra_hrana 3ó
PRINTANE
GRICKALICE
Ove žene spasit će oboljele od celijakije, za četiri godine napravit će im prve 3D grickalice
DOBRA HRANA
Üzenet küldése


21:00
4G
A történeted 46p
kate_homecooking
Stir-fried chicken with cashewnut
My favourite meal from @saralee.thai restorant and now I had a chance to cook it with her
Thank you for the invite @cspetya
Tevékenység
Fókusz
Továbbiak

ชื่องาน	วันจัดงาน	ประเภทสินค้า/บริการ/สาขาอุตสาหกรรม	เว็บไซต์
CONSTRUMA 2023	29 มีนาคม – 2 เมษายน 2566	วัสดุก่อสร้าง	https://construma.hu/en/
HOMEDesign 2023	29 มีนาคม – 2 เมษายน 2566	ของตกแต่งบ้าน	https://otthon-design.hu/en/
HUNGAROTHERM 2023	29 มีนาคม – 2 เมษายน 2566	อุตสาหกรรมเครื่อง/ระบบทำความเย็น ทำความร้อน ปรับอากาศ และระบายอากาศ (RHVAC)	https://hungarotherm.hu/en/
RENEO 2023	29 มีนาคม – 2 เมษายน 2566	พลังงานหมุนเวียน	https://reneo.hu/en/
MACH-TECH / INDUSTRY DAYS 2023	16-19 พฤษภาคม 2566	เครื่องจักรกลและเทคโนโลยีโลหการ	https://iparnapjai.hu/en/
AUTOMOTIVE HUNGARY 2023	16-19 พฤษภาคม 2566	อุตสาหกรรมยานยนต์	https://automotivexpo.hu/en

ELECTROSUB 2023	11-12 ตุลาคม 2566	อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ Digitalization หุ่นยนต์ วิศวกรรมไฟฟ้า และระบบอัตโนมัติ	https://electrosub.hu/en/electrosub-english/
BEAUTY FORUM 2023	27-28 ตุลาคม 2566	เครื่องสำอาง เครื่องประทินผิว	https://www.beauty-kiallitas.hu/en/
HOMEDesign Autumn 2023	10-12 พฤศจิกายน 2566	ของตกแต่งบ้าน	https://osz.otthon-design.hu/en
AGROmashEXPO 2024	เดือนมกราคม 2567 (TBC)	สินค้าเกษตรกรรม และเทคโนโลยีการเกษตร	https://agromashexpo.hu/
SIRHA BUDAPEST 2024	5-7 มีนาคม 2567	อาหาร เครื่องดื่ม เทคโนโลยีอาหาร HoReCa ค้าปลีก	https://sirha-budapest.com/en

thank you

Tapanee Kruangpradit

Thaitradebudapest@thaicomm.hu

https://www.facebook.com/ThaiTradeBudapest/