



รายงานข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ความสามารถทางการแข่งขัน ของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า สืบค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
กระทรวงพาณิชย์

กันยายน 2567

บทสรุปผู้บริหาร

1. ภาพรวมภาคบริการโลจิสติกส์ไทย

1.1 ความสำคัญของภาคบริการโลจิสติกส์ต่อเศรษฐกิจไทย ในปี 2566 ภาคบริการโลจิสติกส์หรือการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าของไทย มีมูลค่า GDP (ณ ราคาปัจจุบัน) 894,794 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.19 ของ GDP ภาคบริการ และร้อยละ 4.99 ของ GDP รวมของประเทศ เป็นภาคบริการที่มีมูลค่า GDP สูงสุดเป็นอันดับ 5 อีกทั้งมีการเติบโตของ GDP อยู่ที่ร้อยละ 9.2 จากปี 2565 นอกจากนี้ ยังมีความสำคัญในการสนับสนุนและเชื่อมโยงห่วงโซ่คุณค่าของภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ ทั้งหมด ให้สามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น

1.2 โครงสร้างภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย ประกอบด้วย 52 กิจกรรมธุรกิจ (TSIC) โดยในปี 2566 ธุรกิจบริการโลจิสติกส์มีจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด 41,720 ราย เป็นนิติบุคคล (ห้างหุ้นส่วนและบริษัท) 40,597 ราย โดยเป็นนิติบุคคลขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) 39,910 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 98.31 ของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ทั้งหมด มีรายได้รวม 1.48 ล้านล้านบาท หดตัวจากปี 2565 ร้อยละ 8.02 และกำไรรวม 96,618.71 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 81.95

2. การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

2.1 การนำเข้าส่งออกในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ในปี 2566 ไทยได้รับค่าขนส่งจากต่างประเทศ (ส่งออกบริการขนส่ง) 211,232.74 ล้านบาท ลดลงจากปี 2565 ร้อยละ 8.45 โดยมีสัดส่วนเป็นค่าโดยสารเดินทางสูงสุด ขณะที่มีการจ่ายค่าขนส่ง ให้กับต่างประเทศ (นำเข้าบริการขนส่ง) 758,399.74 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 21.45 โดยมีสัดส่วนค่าระวางสินค้าสูงสุด ชี้ให้เห็นถึงโครงสร้างการนำเข้าและส่งออกบริการขนส่งของไทย ที่มีการส่งออกบริการโดยสารเดินทางเป็นหลัก สอดคล้องกับการเป็นประเทศที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ในขณะที่นำเข้าบริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก เนื่องจากเป็นผู้ส่งออกสินค้าสู่ตลาดโลกแต่ยังไม่มีธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระดับโลกเป็นของตนเอง

2.2 การลงทุนระหว่างประเทศภาคบริการในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ในปี 2566 ไทยมีเงินลงทุนจากต่างประเทศในนิติบุคคลสาขาบริการโลจิสติกส์ 115,805.47 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.99 ขณะที่เงินลงทุนของไทยเอง 786,659.57 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.02 คิดเป็นสัดส่วนเงินลงทุนสัญชาติไทยร้อยละ 87.17 และสัญชาติต่างประเทศร้อยละ 12.83 โดยธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีสัดส่วนการลงทุนจากต่างประเทศสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง (TSIC 49110) กิจกรรมการบริการต่าง ๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52229) และกิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง (TSIC 52293)

3. ความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทย

การพิจารณาความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์จากอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิต่อรายได้รวมเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลังของแต่ละกลุ่มธุรกิจ พบว่าธุรกิจ 32 กลุ่ม จาก 52 กลุ่ม เป็นธุรกิจที่มีความสามารถทำกำไรได้ในขณะที่อีก 20 กลุ่มเป็นกลุ่มที่ขาดทุน โดยในกลุ่มธุรกิจที่ทำกำไร 32 กลุ่ม มีถึง 19 กลุ่ม ที่แม้ว่าภาพรวมจะมีความสามารถในการทำกำไร แต่ธุรกิจ SMEs ในกลุ่มกลับประสบภาวะขาดทุน ชี้ให้เห็นว่ายังมีธุรกิจกลุ่มที่ยังต้องการการปกป้องและสนับสนุนส่งเสริมจากภาครัฐอย่างเหมาะสม

4. การแบ่งกลุ่มการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย โดยใช้เกณฑ์กำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562 – 2566) อันดับความสามารถในการทำกำไร สัดส่วนการลงทุนในธุรกิจระหว่างไทยและต่างประเทศ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่ม สามารถแบ่งกลุ่มธุรกิจออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

4.1 กลุ่มธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ เป็นธุรกิจที่มีสัดส่วนการลงทุนของไทยสูง และมีความสามารถในการทำกำไรสูงทั้ง SMEs และธุรกิจขนาดใหญ่ แสดงให้เห็นว่า ธุรกิจดังกล่าวมีศักยภาพที่จะแข่งขัน ธุรกิจในกลุ่มนี้ ได้แก่ กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52221) กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52109) การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา (TSIC 51202) กิจกรรมการบริการสถานีรถโดยสาร (TSIC 52212) การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) กิจกรรมการบริการรถยก (TSIC 52214)

4.2 กลุ่มธุรกิจที่ต้องเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ประกอบไปด้วย (ก) ธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรสูงทั้ง SMEs และธุรกิจขนาดใหญ่ แต่เป็นธุรกิจที่มีการลงทุนจากต่างชาติสูง และ (ข) ธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรในภาพรวมสูง แต่กลุ่ม SMEs ขาดทุน และมีช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็ก/ขนาดกลางกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มสูง ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องเร่งพัฒนาธุรกิจบริการดังกล่าวให้มีความสามารถในการแข่งขัน ธุรกิจในกลุ่มนี้ ได้แก่ การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง (TSIC 49400) การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล (TSIC 50121) การขนถ่ายสินค้า (TSIC 52241) การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (TSIC 50221) กิจกรรมการบริการอื่นๆที่สนับสนุนการขนส่งทางบก ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52219) การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทางถนน (TSIC 49332) กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (TSIC 52101) การบริการลากจูงหรือการดัน เรือลำเลียง และสิ่งก่อสร้างลอยน้ำที่ดำเนินการทางน้ำภายในประเทศ (TSIC 50222) กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52231) กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง (TSIC 52293) การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน (TSIC 49331) กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (TSIC 52292)

4.3 กลุ่มธุรกิจที่ต้องเสริมความแข็งแกร่ง เป็นธุรกิจที่ขาดทุนในภาพรวม และส่วนใหญ่กลุ่ม SMEs ก็ขาดทุนด้วย จึงต้องมีการผลักดันช่วยเหลือให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น เพื่อช่วยเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานการขนส่งของไทย ทำให้ไทยมีความยืดหยุ่นต่อความเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์โลก โดยธุรกิจในกลุ่มนี้ ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีตารางเวลา (TSIC 51201) กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52299) กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางอากาศซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52239) การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (TSIC 49120) กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (TSIC 53200) กิจกรรมไปรษณีย์ (TSIC 53100) การขนถ่ายสัมภาระ (TSIC 52242) กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าัญชีพ (TSIC 52102)

5. กรณีศึกษาการกำกับดูแล/นโยบายการส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

5.1 จีน มีนโยบายเพื่อส่งเสริมการก่อสร้างศูนย์โลจิสติกส์แห่งชาติประมาณ 120 แห่ง เพื่อปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งได้ริเริ่มโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) และมีการพัฒนาการบริการสนับสนุนพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนให้มีความสมบูรณ์แบบมากขึ้นเรื่อย ๆ

5.2 สหรัฐอเมริกา มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของสหรัฐฯ มุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น ถนน สะพาน ท่าเรือ สนามบิน และระบบราง การเพิ่มความรวดเร็วและประสิทธิภาพในการนำเข้าส่งออกสินค้า โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อปรับปรุงการตรวจสอบและการประมวลผลเอกสารให้เป็นระบบอัตโนมัติ และโครงการเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้า โดยเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Freight Logistics Optimization Works: FLOW)

5.3 ถอดบทเรียนจากกรณีศึกษา พบว่าประเด็นหลักที่ไทยอาจพิจารณานำมาปรับใช้เพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ในประเทศต่อไป ได้แก่ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ การใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในระบบโลจิสติกส์ การปรับปรุงพิธีการศุลกากรและการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และการเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานด้วยการเชื่อมโยงข้อมูล

6. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

6.1 กลุ่มธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ (1) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ โดย กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (2) การส่งเสริมการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดย กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรม (3) การสร้างเครือข่ายและขยายสู่ตลาดต่างประเทศ โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และ (4) การส่งเสริมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน กรมควบคุมมลพิษ กรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม

6.2 กลุ่มธุรกิจที่ต้องเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน (1) การส่งเสริมนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดย กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (2) การส่งเสริมการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดย กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (3) การสร้างเครือข่ายและขยายสู่ตลาดต่างประเทศ โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (4) การส่งเสริมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดย กระทรวงพลังงาน กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (5) การเข้าถึงแหล่งเงินทุน โดย ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม กระทรวงการคลัง และ (6) การพัฒนาศักยภาพแรงงานและผู้ประกอบการไทย โดย กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน

กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กรมพัฒนาธุรกิจการค้า สถาบันพัฒนาผู้ประกอบการการค้ายุคใหม่ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

6.3 สำหรับกลุ่มธุรกิจที่ต้องเสริมความแข็งแกร่ง (1) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์

โดย กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (2) การส่งเสริมการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดย สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (3) การเข้าถึงแหล่งเงินทุน โดย ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (4) การพัฒนาศักยภาพแรงงานและผู้ประกอบการไทย โดย กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กรมพัฒนาธุรกิจการค้า สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แห่งประเทศไทย (5) การปรับปรุงกฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ทางภาษี โดย กรมสรรพากร กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (6) การพัฒนาและส่งเสริมภาพลักษณ์ของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย โดย กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า และ (7) การสร้างเครือข่าย/ความร่วมมือระหว่างธุรกิจโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมอื่นๆ โดย กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงอุตสาหกรรม

สารบัญ

บทสรุปผู้บริหาร	ก
1. ภาพรวมภาคบริการโลจิสติกส์ไทย	1
1.1 ความสำคัญของภาคบริการโลจิสติกส์ต่อเศรษฐกิจไทย	1
1.2 โครงสร้างภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย	1
2. การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย	2
2.1 การนำเข้าส่งออกในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย	2
2.2 การลงทุนระหว่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย	2
3. ความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทย	2
4. การแบ่งกลุ่มการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย	4
5. กรณีศึกษาการกำกับดูแล/นโยบายการส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ.....	13
5.1 จีน	13
5.2 สหรัฐอเมริกา	14
5.3 ถอดบทเรียนจากกรณีศึกษา.....	15
6. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	16
(1) กลุ่มธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ	16
(2) กลุ่มธุรกิจที่ต้องเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน	17
(3) ธุรกิจที่ต้องเสริมความแข็งแกร่ง	18
บรรณานุกรม	24
ภาคผนวก	25

1. ภาพรวมภาคบริการโลจิสติกส์ไทย

1.1 ความสำคัญของภาคบริการโลจิสติกส์ต่อเศรษฐกิจไทย

ในปี 2566 ภาคบริการโลจิสติกส์ หรือการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าของไทย มีมูลค่า GDP (ณ ราคาปัจจุบัน) 894,794 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.19 ของ GDP ภาคบริการ และร้อยละ 4.99 ของ GDP รวมของประเทศ เป็นภาคบริการที่มีมูลค่า GDP สูงสุดเป็นอันดับ 5 รองจาก (1) การขายส่ง การขายปลีก และการซ่อมแซมยานยนต์ (2) กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย (3) กิจกรรมการบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และประกันสังคมภาคบังคับ และ (4) ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร อีกทั้งมีการเติบโตของ GDP อยู่ที่ร้อยละ 9.2 จากปี 2565 เป็นอันดับ 3 รองจาก (1) ที่พักแรมและบริการด้านอาหาร และ (2) กิจกรรมทางการเงินและการประกันภัย นอกจากนี้ ภาคบริการโลจิสติกส์ยังมีความสำคัญในการสนับสนุนและเชื่อมโยงห่วงโซ่มูลค่าของภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ ทั้งหมดให้สามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น

1.2 โครงสร้างภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย

กระทรวงพาณิชย์ โดยกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ได้จัดประเภทธุรกิจตามหลักการจัดประเภทมาตรฐานอุตสาหกรรม (ประเทศไทย) (Thailand Standard Industrial Classification: TSIC) ฉบับปี 2552 ซึ่งธุรกิจ ในหมวดใหญ่ H การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ประกอบด้วย 52 กิจกรรมธุรกิจ โดยในปี 2566 ธุรกิจบริการโลจิสติกส์มีจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด 41,720 ราย เป็นนิติบุคคล (ห้างหุ้นส่วนและบริษัท) 40,597 ราย โดยเป็นนิติบุคคลขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) 39,910 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 98.31 ของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ทั้งหมด **ธุรกิจที่มีจำนวนนิติบุคคลสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 49339) และกิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (TSIC 52292) มีจำนวนนิติบุคคลรวมกัน 28,026 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 69.03 ของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งทั้ง 3 สาขา เป็นสาขาที่มีจำนวน SMEs สูงสุดด้วยเช่นกัน (ภาคผนวก ตาราง 1)**

จากข้อมูลงบการเงินที่นิติบุคคลนำส่งกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ มีนิติบุคคลโลจิสติกส์ที่ส่งงบการเงิน ปี 2566 จำนวน 27,635 ราย มีรายได้รวม 1,482,748.67 ล้านบาท หดตัวจากปี 2565 ร้อยละ 8.02 ขณะที่อัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ของรายได้ระหว่างปี 2562 – 2566 ร้อยละ 1.65 แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นของธุรกิจกลุ่มนี้ในเศรษฐกิจ ยิ่งไปกว่านั้น ข้อมูลจากงบการเงินยังแสดงให้เห็นว่าในปี 2566 ภาคบริการโลจิสติกส์มีกำไรรวม 96,618.71 ล้านบาท ขยายตัวจากปี 2565 ถึงร้อยละ 81.95 และมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ของกำไรระหว่างปี 2562 – 2566 ร้อยละ 13.94 แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจท่ามกลางความท้าทาย อาทิ สถานการณ์โควิด-19 โดย**ธุรกิจที่มีรายได้รวมสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (TSIC 51101) และกิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (TSIC 52292) มีรายได้รวมกัน 642,975.12 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43.36 ของรายได้รวมภาคบริการโลจิสติกส์ (ตาราง 2) ขณะที่**ธุรกิจที่มีกำไรสุทธิรวมสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (TSIC 51101) กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52221) และกิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน****

(ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52231) มีกำไรสุทธิรวมกัน 37,294.87 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 38.60 ของกำไรสุทธิรวมภาคบริการโลจิสติกส์ (ตาราง 3) ในทางกลับกัน ธุรกิจที่มีผลขาดทุนสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (TSIC 53200) การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (TSIC 49201) และกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52299) มีผลขาดทุนรวมกันถึง 13,540.86 ล้านบาท (ภาคผนวก ตาราง 2, 5 และ 6)

2. การค้าและการลงทุนระหว่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

2.1 การนำเข้าส่งออกในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ข้อมูลดุลบริการโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ระบุว่า ในปี 2566 ไทยได้รับค่าขนส่ง จากต่างประเทศ (ส่งออกบริการขนส่ง) 211,232.74 ล้านบาท ลดลงจากปี 2565 ร้อยละ 8.45 แบ่งเป็น ค่าระวางสินค้า 91,485.74 ล้านบาท ค่าโดยสารเดินทาง 102,535.68 ล้านบาท และค่าบริการขนส่งอื่น ๆ 17,211.32 ล้านบาท ขณะที่มีการจ่ายค่าขนส่งให้กับต่างประเทศ (นำเข้าบริการขนส่ง) 758,399.74 ล้านบาท ลดลงจากปี 2565 ร้อยละ 21.45 แบ่งเป็น ค่าระวางสินค้า 689,342.80 ล้านบาท ค่าโดยสารเดินทาง 52,064.88 ล้านบาท และ ค่าบริการขนส่งอื่น ๆ 16,992.06 ล้านบาท (ภาคผนวก ตาราง 3) ซึ่งชี้ให้เห็นถึงโครงสร้างการนำเข้าและส่งออกบริการขนส่งของไทย ที่มีการส่งออกบริการโดยสารเดินทางเป็นหลัก สอดคล้องกับการเป็นประเทศที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ในขณะที่นำเข้าบริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก เนื่องจากเป็นผู้ส่งออกสินค้าสู่ตลาดโลกแต่ยังไม่มีธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระดับโลกเป็นของตนเอง

2.2 การลงทุนระหว่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ข้อมูลยอดคงค้างเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของธนาคารแห่งประเทศไทยยังชี้ให้เห็นอีกว่า ในปี 2566 ไทยมีเงินลงทุนทางตรงจากต่างประเทศในสาขาบริการโลจิสติกส์ 3,526.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ร้อยละ 19.91 สอดคล้องกับข้อมูลจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้าที่ระบุว่า ในปี 2566 ไทยมีเงินลงทุนจากต่างประเทศในนิติบุคคลสาขาบริการโลจิสติกส์ 115,805.47 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ร้อยละ 47.99 ขณะที่เงินลงทุนของไทยเอง 786,659.57 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2565 ร้อยละ 0.02 คิดเป็นสัดส่วนเงินลงทุนสัญชาติไทยร้อยละ 87.17 และสัญชาติต่างประเทศร้อยละ 12.83 โดยธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีสัดส่วนการลงทุนจากต่างประเทศสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง (TSIC 49110) กิจกรรมการบริการต่าง ๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52229) และกิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง (TSIC 52293) หากพิจารณาจากมูลค่าเงินลงทุนจะพบว่าธุรกิจที่มีมูลค่าเงินลงทุนจากต่างประเทศสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (TSIC 51101) การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง (TSIC 49110) และกิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52221) (ภาคผนวก ตาราง 4)

3. ความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทย

การพิจารณาความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์จากอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิต่อรายได้รวมเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลังของแต่ละกลุ่มธุรกิจ พบว่าธุรกิจ 32 กลุ่ม จาก 52 กลุ่ม เป็นธุรกิจที่มีความสามารถทำกำไรได้ ในขณะที่อีก 20 กลุ่มเป็นกลุ่มที่ขาดทุน โดยธุรกิจที่มีความสามารถทำกำไรสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งทางระบบ

ท่อลำเลียง (TSIC 49400) การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล (TSIC 50121) และกิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52221) (ตาราง 5) ขณะที่ธุรกิจที่มีความสามารถทำกำไรน้อยที่สุดและประสิทธิภาพขาดทุนสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง (TSIC 49110) การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (TSIC 49201) และการขนส่งผู้โดยสารโดยรถสามล้อเครื่องและจักรยานยนต์รับจ้าง (TSIC 49322)

อย่างไรก็ดี การพิจารณาความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ พบว่ามีการกระจายผลกำไรและขาดทุนที่ไม่สอดคล้องกันระหว่างธุรกิจขนาดใหญ่และ SMEs ในแต่ละกลุ่มธุรกิจ โดยพบว่าในกลุ่มธุรกิจที่มีกำไร 32 กลุ่ม มีถึง 19 กลุ่ม ที่แม้ว่าภาพรวมจะมีกำไร แต่ธุรกิจ SMEs ในกลุ่มกลับประสบภาวะขาดทุน โดยเป็นกลุ่มที่ธุรกิจขนาดเล็กประสบภาวะขาดทุนถึง 14 กลุ่ม ซึ่งกลุ่มที่มีช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง (TSIC 49400) การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล (TSIC 50121) และกิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52231) ซึ่งให้เห็ว่ายังมีธุรกิจกลุ่มที่ยังต้องการการปกป้องและสนับสนุนส่งเสริมจากภาครัฐอย่างเหมาะสม เนื่องจากธุรกิจขนาดเล็กยังคงมีความสามารถทางการแข่งขันต่ำถึง 19 กลุ่มธุรกิจ รวมจำนวนนิติบุคคล SMEs 3,440 ราย คิดเป็นร้อยละ 8.47 ของนิติบุคคลผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งหมด ในทางกลับกัน กลุ่มธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรไม่มากและประสิทธิภาพขาดทุนในภาพรวม ทั้งหมด 20 กลุ่ม มีเพียง 3 กลุ่ม ที่นิติบุคคลขนาดเล็กสามารถทำกำไรได้สูงกว่านิติบุคคลขนาดใหญ่ ได้แก่ กิจกรรมไปรษณีย์ (TSIC 53100) กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (TSIC 53200) กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52299)

สำหรับสถิติการขออนุญาตประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ของชาวต่างชาติในช่วงปี 2562 – 2566 มีทั้งสิ้นเพียง 7 ราย รวมเงินลงทุน 488,880,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.42 ของเงินลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยเป็นการลงทุนในกลุ่มธุรกิจได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52109) กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (TSIC 52291) และกิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (TSIC 52292) โดยมีสัญชาติที่เข้ามาขออนุญาต ได้แก่ อเมริกัน ญี่ปุ่น สิงคโปร์ และอินเดีย

ในช่วงปี 2562 – 2566 ธุรกิจบริการโลจิสติกส์เลิกกิจการไป 4,649 ราย เฉลี่ยปีละ 930 ราย โดยกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ที่มีจำนวนเลิกกิจการเฉลี่ย 5 ปี (2562 – 2566) สูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 49339) กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (TSIC 52292)

¹ เนื่องจากธุรกิจโดยภาพรวมมีผลกำไร แต่ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุน จึงมีช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรของธุรกิจขนาดใหญ่ โดยนำผลทั้งสองส่วนมาหักลบกันเพื่อหาช่วงห่างระหว่างธุรกิจขนาดเล็กและธุรกิจขนาดใหญ่

4. การแบ่งกลุ่มการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย

การพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ อาจต้องพิจารณาจัดแบ่งประเภทธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย โดยใช้เกณฑ์กำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562 – 2566) อันดับความสามารถในการทำกำไร สัดส่วนการลงทุนในธุรกิจระหว่างไทยและต่างประเทศ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่ม สามารถแบ่งกลุ่มธุรกิจออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ

เป็นธุรกิจที่มีสัดส่วนการลงทุนของไทยสูง โดยมีความสามารถในการทำกำไรสูงทั้ง SMEs และธุรกิจขนาดใหญ่ แสดงให้เห็นว่า ธุรกิจดังกล่าวมีศักยภาพที่จะแข่งขัน

กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52221) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 25.48 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 3 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 88.66 และจากต่างชาติร้อยละ 11.34 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 0.13 9.06 และ 27.46 ตามลำดับ

กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52109) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 14.98 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 6 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 88.72 และจากต่างชาติร้อยละ 11.28 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 4.16 16.98 และ 16.64 ตามลำดับ

การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา (TSIC 51202) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 10.96 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 8 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 94.07 และจากต่างชาติร้อยละ 5.93 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 6.63 3.22 และ 29.97 ตามลำดับ

กิจกรรมการบริการสถานีรถโดยสาร (TSIC 52212) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 8.44 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 10 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 98.56 และจากต่างชาติร้อยละ 1.44 ทั้งนี้ สาขาดังกล่าวมีเพียงธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งมีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 8.44

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 3.66 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 19 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 95.44 และจากต่างชาติร้อยละ 4.56 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 3.50 3.10 และ 4.06 ตามลำดับ

กิจกรรมการบริการรถยก (TSIC 52214) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 3.65 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 20 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 89.71 และจากต่างชาติร้อยละ 10.29 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 4.26 5.20 และ 2.64 ตามลำดับ

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า ธุรกิจที่ไทยมีศักยภาพ ประกอบด้วย ธุรกิจขนส่งสินค้า ธุรกิจการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้า โดยส่วนใหญ่แล้วธุรกิจขนาดใหญ่เป็นธุรกิจที่ทำกำไร

ได้มากที่สุดในแต่ละสาขาธุรกิจ มีเพียงกิจกรรมการบริการยกรถ (52214) ที่ธุรกิจขนาดเล็กมีกำไรเฉลี่ยมากกว่าธุรกิจขนาดอื่น ทั้งนี้ ธุรกิจในกลุ่มนี้มีสัดส่วนมูลค่าการลงทุนของไทยมากกว่าร้อยละ 85 แสดงให้เห็นว่าเป็นธุรกิจของสัญชาติไทยที่มีศักยภาพในการแข่งขัน และควรมีการส่งเสริมเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันต่อไป

(2) กลุ่มธุรกิจที่ต้องเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

ประกอบไปด้วย (ก) ธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรสูงทั้ง SMEs และธุรกิจขนาดใหญ่ แต่เป็นธุรกิจที่มีการลงทุนจากต่างชาติสูง และ (ข) ธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรในภาพรวมสูง แต่กลุ่ม SMEs ขาดทุนและมีช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็ก/ขนาดกลางกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มสูง ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องเร่งพัฒนาธุรกิจบริการดังกล่าวให้มีความสามารถในการแข่งขัน

การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง (TSIC 49400) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 34.77 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 1 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 78.01 และจากต่างชาติร้อยละ 21.99 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 442.97 ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 2.09 และ 36.05 ตามลำดับ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 477.74

การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล (TSIC 50121) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 29.75 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 2 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 90.58 และจากต่างชาติร้อยละ 9.42 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 9.35 ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 18.91 และ 38.15 ตามลำดับ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 39.09

การขนถ่ายสินค้า (TSIC 52241) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 15.35 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 5 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 91.05 และจากต่างชาติร้อยละ 8.95 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 1.16 ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 7.73 และ 21.04 ตามลำดับ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 16.51

การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (TSIC 50221) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 12.25 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 7 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 96.04 และจากต่างชาติร้อยละ 3.96 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 8.79 ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 7.81 และ 15.83 ตามลำดับ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 21.05

กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52219) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 10.14 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 9 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 88.92 และจากต่างชาติร้อยละ 11.08 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดกลางขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 0.84 ในขณะที่

ธุรกิจขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 1.21 และ 10.83 ตามลำดับ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดกลางกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 8.93

การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทางถนน (TSIC 49332) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 6.23 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 13 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 99.09 และจากต่างชาติร้อยละ 0.91 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 1.22 ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 4.14 และ 10.59 ตามลำดับ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 7.45

กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (TSIC 52101) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 5.49 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 14 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 96.77 และจากต่างชาติร้อยละ 3.23 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 2.75 ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 9.68 และ 4.21 ตามลำดับ และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 8.24

การบริการลากจูงหรือการดัน เรือลำเลียง และสิ่งก่อสร้างลอยน้ำที่ดำเนินการทางน้ำภายในประเทศ (TSIC 50222) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 4.87 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 15 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 99.92 และจากต่างชาติร้อยละ 0.08 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 9.91 ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลาง ได้กำไรร้อยละ 22.19 และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 14.78

กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52231) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 4.67 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 16 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 91.87 และจากต่างชาติร้อยละ 8.13 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็กและขนาดกลาง ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 34.07 และ 11.32 ตามลำดับ ในขณะที่ธุรกิจขนาดใหญ่ได้กำไรร้อยละ 5.29 และช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็กกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มอยู่ที่ร้อยละ 38.74

กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง (TSIC 52293) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 6.66 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 12 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 59.52 และจากต่างชาติร้อยละ 40.48 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 1.54 2.57 และ 8.55 ตามลำดับ

การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน (TSIC 49331) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 4.34 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 17 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 64.62 และจากต่างชาติร้อยละ 35.38 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 2.60 2.03 และ 9.79 ตามลำดับ

กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (TSIC 52292) มีกำไรเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 4.16 เป็นธุรกิจที่มีกำไรสูงอันดับ 18 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน

ปี 2566 จากไทยร้อยละ 77.94 และจากต่างชาติร้อยละ 22.06 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 4.38 3.98 และ 4.17 ตามลำดับ

การขนส่งสินค้าทางท่อ ทางเรือ และทางบกในหมวดข้างต้นเฉลี่ยในภาพรวมแล้วเป็นธุรกิจที่ได้กำไร แต่ธุรกิจขนาดเล็กภายในหมวดดังกล่าวยังขาดทุนอยู่ จึงอาจต้องมีการสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจขนาดเล็กโดยเฉพาะ เพื่อให้ภาพรวมธุรกิจมีการพัฒนาขึ้น โดยเฉพาะในธุรกิจที่มีช่องว่างผลประโยชน์ระหว่างธุรกิจขนาดเล็กและขนาดใหญ่สูง ได้แก่ การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล และกิจกรรมการค้าดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)

นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมความสามารถทางการแข่งขันให้กับธุรกิจที่มีสัดส่วนการลงทุนจากต่างชาติสูงกว่าร้อยละ 20 ได้แก่ กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) และการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง โดย 3 ธุรกิจแรกมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุนจากต่างชาติมากที่สุด ในขณะที่ธุรกิจการขนส่งทางระบบท่อลำเลียง อาจต้องพัฒนาความสามารถในการแข่งขันโดยรวมควบคู่กับการพัฒนาธุรกิจขนาดเล็กในหมวดดังกล่าว

(3) กลุ่มธุรกิจที่ต้องเสริมความแข็งแกร่ง²

เป็นธุรกิจที่ขาดทุนในภาพรวม และส่วนใหญ่กลุ่ม SMEs ก็ขาดทุนด้วย จึงต้องมีการผลักดันช่วยเหลือให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น เพื่อช่วยเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานการขนส่งของไทย ทำให้ไทยมีความยืดหยุ่นต่อความเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์โลก

การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีตารางเวลา (TSIC 51201) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 18.70 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 78.10 และจากต่างชาติร้อยละ 21.90 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 5.47 และ 19.44 ตามลำดับ ในขณะที่ธุรกิจขนาดกลางมีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 0.99

กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52299) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 17.84 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 76.49 และจากต่างชาติร้อยละ 23.51 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก และขนาดกลาง มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 0.27 และ 1.94 ในขณะที่ธุรกิจขนาดใหญ่ ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 23.33

กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางอากาศซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52239) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 17.63 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 94.21 และจากต่างชาติร้อยละ 5.79 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 43.81 และ 29.18 ตามลำดับ ในขณะที่ ธุรกิจขนาดกลางมีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 18.15

² ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (TSIC 49120) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 13.53 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 96.75 และจากต่างชาติร้อยละ 3.25 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก และขนาดกลาง ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 20.03 และ 2.37 ตามลำดับ

กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (TSIC 53200) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 5.97 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 92.50 และจากต่างชาติร้อยละ 7.50 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 0.67 ในขณะที่ ธุรกิจขนาดกลาง และขนาดใหญ่ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 5.14 และ 6.45 ตามลำดับ

กิจกรรมไปรษณีย์ (TSIC 53100) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 4.18 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 64.62 และจากต่างชาติร้อยละ 35.38 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก และขนาดกลาง มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 0.27 และ 2.69 ตามลำดับ ในขณะที่ ธุรกิจขนาดใหญ่ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 4.24

การขนถ่ายสัมภาระ (TSIC 52242) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 1.38 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 73.82 และจากต่างชาติร้อยละ 26.18 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 13.46 ในขณะที่ขนาดกลาง มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 2.02

กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าธัญพืช (TSIC 52102) ขาดทุนเฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) คิดเป็นร้อยละ 1.09 และมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุน ปี 2566 จากไทยร้อยละ 100 ทั้งนี้ ธุรกิจขนาดเล็ก ขาดทุนเฉลี่ยร้อยละ 27.04 ในขณะที่ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ มีกำไรเฉลี่ยร้อยละ 3.42 และ 0.78 ตามลำดับ

จะเห็นว่าธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ กิจกรรมที่เกี่ยวกับไปรษณีย์และเอกสาร รวมทั้งกิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าธัญพืช ควรได้รับการส่งเสริมมากขึ้น โดยธุรกิจในกลุ่มนี้ ทั้งธุรกิจขนาดเล็กและขนาดใหญ่ในหลายสาขาขาดทุน จึงต้องหาแนวทางสำหรับการช่วยเหลือ/พัฒนาธุรกิจดังกล่าว ให้มีกำไรเพิ่มขึ้น

ตารางสัดส่วนกำไร/ขาดทุนสุทธิต่อรายได้รวมของธุรกิจบริการโลจิสติกส์เฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) ที่มีสัดส่วนกำไรสูงสุด 20 อันดับแรก

ลำดับ	ธุรกิจโลจิสติกส์	S	M	L	รวม	สัดส่วน การลงทุน ไทย ปี 2566	สัดส่วน การลงทุน ต่างชาติ ปี 2566
1	49400: การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	-442.97%	2.09%	36.05%	34.77%	78.01%	21.99%
2	50121: การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล	-9.35%	18.91%	38.15%	29.75%	90.58%	9.42%
3	52221: กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	0.13%	9.06%	27.46%	25.48%	88.66%	11.34%
4	49310: การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑลยกเว้นทางรถโดยสารประจำทาง	-8.60%	3.72%	22.73%	22.62%	99.74%	0.26%
5	52241: การขนถ่ายสินค้า	-1.16%	7.73%	21.04%	15.35%	91.05%	8.95%
6	52109: กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	4.16%	16.98%	16.64%	14.98%	88.72%	11.28%
7	50221: การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	-8.79%	7.81%	15.83%	12.25%	96.04%	3.96%
8	51202: การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	6.63%	3.22%	29.97%	10.96%	94.07%	5.93%
9	52219: กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	1.21%	-0.84%	10.83%	10.14%	88.92%	11.08%
10	52212: กิจกรรมการบริการสถานีรถโดยสาร	8.44%			8.44%	98.56%	1.44%
11	50119: การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเลโดยเรืออื่น ๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	-1.52%	9.90%	8.94%	7.93%	95.39%	4.61%
12	52293: กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง	1.54%	2.57%	8.55%	6.66%	59.52%	40.48%
13	49332: การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทางถนน	-1.22%	4.14%	10.59%	6.23%	99.09%	0.91%
14	52101: กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง	-2.75%	9.68%	4.21%	5.49%	96.77%	3.23%

ลำดับ	ธุรกิจโลจิสติกส์	S	M	L	รวม	สัดส่วน การลงทุน ไทย ปี 2566	สัดส่วน การลงทุน ต่างชาติ ปี 2566
15	50222: การบริการลากจูงหรือการดัน เรือลำเลียง และสิ่งก่อสร้างลอยน้ำที่ดำเนินการทางน้ำ ภายในประเทศ	-9.91%	22.19%		4.87%	99.92%	0.08%
16	52231: กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	-34.07%	-11.32%	5.29%	4.67%	91.87%	8.13%
17	49331: การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน	2.60%	2.03%	9.79%	4.34%	64.62%	35.38%
18	52292: กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร)	4.38%	3.98%	4.17%	4.16%	77.94%	22.06%
19	49323: การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	3.50%	3.10%	4.06%	3.66%	95.44%	4.56%
20	52214: กิจกรรมการบริการรถยก	4.26%	5.20%	2.64%	3.65%	89.71%	10.29%

ตารางสัดส่วนกำไร/ขาดทุนสุทธิต่อรายได้รวมของธุรกิจบริการโลจิสติกส์เฉลี่ย 5 ปี (2562-2566) ที่มีสัดส่วนขาดทุนสูงสุด 20 อันดับแรก

ลำดับ	ธุรกิจโลจิสติกส์	S	M	L	รวม	สัดส่วน การลงทุน ไทย ปี 2566	สัดส่วน การลงทุน ต่างชาติ ปี 2566
1	49110: การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง	-150.68%	18.62%		-99.47%	0.46%	99.54%
2	49201: การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	-45.25%	-107.07%	-46.65%	-58.07%	100.00%	0.00%
3	49322: การขนส่งผู้โดยสารโดยรถสามล้อเครื่องและจักรยานยนต์รับจ้าง	-44.39%	-98.05%		-54.02%	90.88%	9.12%
4	50112: การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเลโดยเรือท่องเที่ยวหรือเรือโดยสารทัศนาวจรขนาดใหญ่	-27.45%	41.59%		-23.64%	93.24%	6.76%
5	51101: การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา	-62.09%	2.29%	-18.40%	-18.92%	90.15%	9.85%
6	51201: การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีตารางเวลา	-5.47%	0.99%	-19.44%	-18.70%	78.10%	21.90%
7	52299: กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	0.27%	1.94%	-23.33%	-17.84%	76.49%	23.51%
8	52239: กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางอากาศซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	-43.81%	18.15%	-29.18%	-17.63%	94.21%	5.79%
9	51102: การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	-204.42%		-12.91%	-14.01%	75.40%	24.60%
10	49120: การขนส่งสินค้าทางรถไฟ	-20.03%	-2.37%		-13.53%	96.75%	3.25%
11	49203: การขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด	-3.16%	-13.23%		-10.60%	99.86%	0.14%
12	50212: การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำภายในประเทศโดยเรือทัศนาวจรหรือเรือสำราญกีฬา	-70.76%	20.49%	2.05%	-9.84%	88.49%	11.51%

ลำดับ	ธุรกิจโลจิสติกส์	S	M	L	รวม	สัดส่วน การลงทุน ไทย ปี 2566	สัดส่วน การลงทุน ต่างชาติ ปี 2566
13	53200: กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ	0.67%	-5.14%	-6.45%	-5.97%	92.50%	7.50%
14	49204: การขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางในชนบท	-4.95%			-4.95%	99.69%	0.31%
15	49329: การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	-2.82%	-1.78%	-12.27%	-4.36%	98.93%	1.07%
16	53100: กิจกรรมไปรษณีย์	0.27%	2.69%	-4.24%	-4.18%	96.94%	3.06%
17	50111: การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเลโดยเรือโดยสารข้ามฟาก	-2.94%	0.41%		-2.07%	99.83%	0.17%
18	52242: การขนถ่ายสัมภาระ	-13.46%	2.02%		-1.38%	73.82%	26.18%
19	52102: กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าธัญพืช	-27.04%	3.42%	0.78%	-1.09%	100.00%	0.00%
20	49321: การขนส่งผู้โดยสารโดยรถยนต์รับจ้าง/แท็กซี่	-1.15%	-0.43%		-1.02%	97.71%	2.29%

5. กรณีศึกษาการกำกับดูแล/นโยบายการส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ

5.1 จีน

ภาพรวมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของจีน³

- ในปี 2566 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เท่ากับ ร้อยละ 14.4 ลดลงร้อยละ 0.3 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็น สัดส่วนการขนส่งต่อ GDP เป็นร้อยละ 7.8 สัดส่วนต้นทุนคลังสินค้าต่อ GDP เป็นร้อยละ 4.8 และสัดส่วนต้นทุนการจัดการโลจิสติกส์ต่อ GDP เป็น 1.8 ซึ่งลดลงร้อยละ 0.1 จากปีก่อน แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของจีน เช่น การยกเว้นค่าผ่านทางหลวงที่รวมแล้วมีมูลค่า 140,000 หยวนต่อปี การลดภาษีที่ดินสำหรับคลังสินค้า

- จำนวนนิติบุคคลที่จดทะเบียนประกอบธุรกิจขนส่ง คลังสินค้า และไปรษณีย์ของจีนมีจำนวนกว่า 600,000 ราย และมีผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ในตลาดอีกกว่า 6 ล้านราย รวมทั้งบริการจัดส่งพัสดุทั่วประเทศจีนได้จัดส่งพัสดุ 132 พันล้านชิ้น เป็นอันดับหนึ่งของโลกติดต่อกันเป็นปีที่ 10

- จีนมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เช่น การขนส่ง คลังสินค้า และการให้บริการไปรษณีย์เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 10 จากปีก่อน และมีแนวโน้มเร่งการเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทาน โดยบริษัทโลจิสติกส์ที่สำคัญของจีน เช่น JD และ SF Express ได้เพิ่มการลงทุนในด้านที่เกี่ยวข้องกับดิจิทัลมากกว่าร้อยละ 50

- ในปี 2566 การนำเข้าและส่งออกผ่านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (cross-border e-commerce) มีมูลค่า 2.38 ล้านล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 15.6 การส่งออกมีมูลค่า 1.83 ล้านล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.6 การนำเข้ามีมูลค่า 5.48 ล้านล้านหยวน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 โดยการพัฒนาที่รวดเร็วของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนทำให้การมีห่วงโซ่อุปทานที่ยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพเป็นเรื่องจำเป็นอย่างมาก โดยข้อมูลจากกระทรวงการคลังของจีน ชี้ให้เห็นว่า ในเดือนพฤษภาคม 2567 จีนมีผู้ดำเนินธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนกว่า 120,000 ราย นิคมอุตสาหกรรมกว่า 1,000 แห่ง และคลังเก็บสินค้าในต่างประเทศกว่า 2,500 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดกว่า 30 ล้านลูกบาศก์เมตร

แนวทาง/นโยบายการส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของจีน

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 ปี ฉบับที่ 14 (2564 – 2568) ของจีน มีนโยบายเพื่อส่งเสริมการก่อสร้างศูนย์โลจิสติกส์แห่งชาติประมาณ 120 แห่ง เพื่อปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และส่งเสริมการเชื่อมต่อระหว่างศูนย์ให้เป็นเครือข่าย โดยวางแผนพัฒนาแพลตฟอร์มอินเทอร์เน็ตการขนส่ง และข้อมูลยานพาหนะและสินค้า รวมทั้ง กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่องผ่านการยกระดับเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยคาดการณ์ว่าในปี ค.ศ. 2035 ระบบโลจิสติกส์ของจีนจะมีความทันสมัย

³ ข้อมูลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ปี 2566 ของสมาพันธ์โลจิสติกส์และการจัดซื้อแห่งประเทศไทย (China Federation of Logistics and Purchasing)

และสมบูรณ์แบบมากขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่มีความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศจะเติบโต และขยายตัวเครือข่ายบริการโลจิสติกส์ที่มีการเข้าถึงได้จากทั่วโลก⁴

- จีนได้ริเริ่ม โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ตั้งแต่ปี 2556 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างประเทศจีนและประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา โดยรัฐบาลจีนมุ่งหวังให้เป็นเส้นทางสายไหม (Silk Road) เส้นใหม่และเพิ่มเส้นทางขนส่งทางทะเล เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่ง สร้างโอกาสทางการค้า กระตุ้นเศรษฐกิจ และเพิ่มช่องทางและโอกาสในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ

- บริการสนับสนุนในพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนมีความสมบูรณ์แบบมากขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนของจีนนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดนได้รับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง (2) แพลตฟอร์มการซื้อขายเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และ (3) ความก้าวหน้าของโลจิสติกส์ ห่วงโซ่อุปทาน และการชำระเงิน ก่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการให้บริการ และขับเคลื่อนการพัฒนาของอุตสาหกรรมจัดส่งเร่งด่วน (Express Delivery) และคลังสินค้าในต่างประเทศได้อย่างครบวงจรมากยิ่งขึ้น

5.2 สหรัฐอเมริกา

ภาพรวมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของสหรัฐฯ

- ในปี 2566 **ต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์มูลค่า 2.3 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 8.7 ของ GDP** ซึ่งยังถือว่าเป็นอัตราที่ค่อนข้างสูงสำหรับสหรัฐฯ เนื่องจากตั้งแต่ปี 2555 จนถึงช่วงก่อนโควิด-19 สัดส่วนต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์แทบไม่เคยสูงกว่าร้อยละ 8⁵

- **จำนวนผู้ให้บริการเป็นตัวกลางโลจิสติกส์ (Third Party Logistics Service Provider: 3PL) ของสหรัฐฯ มีจำนวน 68,937 ราย ในปี 2566 ลดลงร้อยละ 1 จากปีก่อน⁶ โดยในปี 2565 สหรัฐฯ ขนส่งสินค้ากว่า 20 พันล้านตัน มูลค่ากว่า 19.0 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยขนส่งผ่านรถบรรทุก 12.6 พันล้านตัน มูลค่ากว่า 13.6 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.5 ของน้ำหนักการขนส่งทั้งหมด และเป็นร้อยละ 72.5 ของมูลค่าการขนส่งทั้งหมด**

แนวทาง/นโยบายการส่งเสริมธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของสหรัฐฯ

- มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของสหรัฐฯ มุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น ถนน สะพาน ท่าเรือ สนามบิน และระบบราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดความล่าช้าในการกระจายสินค้า นโยบายสำคัญคือการผ่านกฎหมายพระราชบัญญัติการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure

⁴ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

⁵ สภาวิชาชีพชั้นสูงด้านการจัดการโซ่อุปทาน (Council of Supply Chain Management Professional)

⁶ IBISWorld องค์กรวิจัยอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

Investment and Jobs Act) ซึ่งให้ทุนสนับสนุนโครงการปรับปรุงระบบขนส่งและโลจิสติกส์ทั่วประเทศ นอกจากนี้ยังเน้นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น ยานพาหนะไฟฟ้า (EVs) และระบบอัตโนมัติ เพื่อเพิ่มความยั่งยืนและประสิทธิภาพในการขนส่ง ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเพิ่มความปลอดภัยในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

- นโยบายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและโลจิสติกส์ของสหรัฐฯ มุ่งเน้นไปที่การเพิ่มความรวดเร็วและประสิทธิภาพในการนำเข้าส่งออกสินค้า โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อปรับปรุงการตรวจสอบและการประมวลผลเอกสารให้เป็นระบบอัตโนมัติ เช่น การใช้ **Automated Commercial Environment (ACE)** ซึ่งเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการส่งข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ ลดการใช้กระดาษและช่วยให้ศุลกากรสามารถตรวจสอบสินค้าได้รวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ยังมีนโยบายส่งเสริมการค้าเสรีและข้อตกลงการค้า เช่น **ความตกลงการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (NAFTA)** และ **ความตกลงการค้าเสรีสหรัฐอเมริกา เม็กซิโกและแคนาดา (USMCA)** ที่ช่วยลดภาษีและอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่งสินค้าและพิธีการศุลกากรเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

- **Freight Logistics Optimization Works (FLOW)** เป็นโครงการของสหรัฐฯ ที่มุ่งเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในระบบโลจิสติกส์ขนส่งสินค้า โดยเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่น ผู้ผลิต ท่าเรือ และผู้ขนส่ง โครงการนี้ได้รวบรวมผู้มีส่วนร่วมในห่วงโซ่อุปทานมากกว่า 100 ฝ่าย เพื่อแบ่งปันข้อมูลและขยายการมองเห็นจุดติดขัดของระบบโลจิสติกส์ ช่วยให้การเคลื่อนย้ายสินค้าประสานงานกันได้ดียิ่งขึ้น ลดความล่าช้าและข้อติดขัดด้วยการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เช่น การวิเคราะห์ข้อมูลและปัญญาประดิษฐ์ (AI) เพื่อปรับปรุงการจัดการขนส่งและการกระจายสินค้าให้มีความราบรื่นมากขึ้น⁷

5.3 ถอดบทเรียนจากกรณีศึกษา

การพัฒนาโลจิสติกส์ในประเทศไทยสามารถเรียนรู้จากแนวทางของจีนและสหรัฐฯ ได้หลายด้าน เนื่องจากทั้งสองประเทศนี้มีความก้าวหน้าในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์อย่างมาก โดยประเด็นหลักที่ไทยอาจพิจารณานำมาปรับใช้เพื่อพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ในประเทศ มีดังต่อไปนี้

การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

- ทั้งจีนและสหรัฐฯ ให้ความสำคัญกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศ โดยกำหนดไว้ในกฎระเบียบและนโยบายของประเทศ ประเทศไทยเองก็ควรเน้นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ทางหลวง ท่าเรือ และระบบราง เพื่อเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการขนส่งทั้งภายในและต่างประเทศ การมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานระยะยาว รวมถึงการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ จะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของไทยในภูมิภาคและระดับโลก

⁷ กระทรวงคมนาคมของสหรัฐฯ (Department of Transportation: DOT)

การใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในระบบโลจิสติกส์

- เทคโนโลยีในระบบโลจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญที่จีนและสหรัฐฯ นำมาใช้ในระบบโลจิสติกส์ เช่น AI Big data โดยสนับสนุนการใช้ยานพาหนะพลังงานสะอาดในการขนส่ง รวมถึงการใช้ระบบอัตโนมัติในคลังสินค้าและการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ การนำเทคโนโลยี AI และ Big Data มาใช้ในการวางแผนการขนส่งและการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานจะช่วยลดต้นทุนและเพิ่มความรวดเร็วในการส่งสินค้า

การปรับปรุงพิธีการศุลกากรและการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

- จีนและสหรัฐฯ มีการดำเนินการเพื่อทำให้กระบวนการศุลกากรเป็นระบบดิจิทัลและอัตโนมัติเพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการส่งออกและนำเข้าสินค้า การใช้แพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับพิธีการศุลกากรและการชำระเงินจะช่วยลดขั้นตอนและเพิ่มประสิทธิภาพ นอกจากนี้ มีการส่งเสริมการทำข้อตกลงการค้าเสรีกับประเทศเพื่อนบ้านและพันธมิตรทางการค้าเพื่อเพิ่มโอกาสในการส่งออกสินค้า

การเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทานด้วยการเชื่อมโยงข้อมูล

- จีนและสหรัฐฯ มีการสร้างแพลตฟอร์มการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ผลิต ผู้ขนส่ง และผู้บริโภคในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มการมองเห็นในกระบวนการขนส่งและลดปัญหาคอขวด นอกจากนี้ ยังมีการใช้เทคโนโลยีในการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการการกระจายสินค้าและขนส่ง

6. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

สามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม โดยคำนึงถึงข้อมูลเชิงสถิติในแต่ละสาขาธุรกิจ เพื่อสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและยกระดับการบริการโลจิสติกส์ของไทยให้แข็งแกร่งมากขึ้น ดังนี้

(1) กลุ่มธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพ

เป็นธุรกิจที่มีสัดส่วนการลงทุนของไทยสูง และมีความสามารถในการทำกำไรสูงทั้ง SMEs และธุรกิจขนาดใหญ่ แสดงให้เห็นว่าเป็นธุรกิจของประเทศไทยที่มีศักยภาพในการแข่งขัน และควรมีการส่งเสริมเพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันต่อไป ธุรกิจในกลุ่มนี้ได้แก่ กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52221) กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52109) การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา (TSIC 51202) กิจกรรมการบริการสถานีรถโดยสาร (TSIC 52212) การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) กิจกรรมการบริการรถยก (TSIC 52214)

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย:

- **การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์:** ลงทุนกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รองรับการแข่งขันที่มากขึ้น
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
- **การส่งเสริมการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยี:** สนับสนุนให้ลงทุนกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพสูง โดยอาจลงทุนวิจัยหรือนำเทคโนโลยีขั้นสูงที่มีการวิจัยแล้วมาปรับใช้ในการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแม่นยำในการจัดการและขนส่งสินค้า

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม

- **การสร้างเครือข่ายและขยายสู่ตลาดต่างประเทศ:** สนับสนุนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในการขยายตลาดการค้าและการลงทุนไปยังภูมิภาคใหม่ ๆ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียนและเอเชียที่มีศักยภาพสูง โดยอาจเน้นการตั้งคลังสินค้าในต่างประเทศเพื่อลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าในต่างประเทศ และเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของไทยให้สมบูรณ์และเข้มแข็ง
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง:** กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

- **การส่งเสริมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม:** สนับสนุนให้ธุรกิจพัฒนาและปรับใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานสะอาด การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การใช้วัสดุที่สามารถรีไซเคิลได้ในกระบวนการขนส่ง เพื่อลดต้นทุนและสร้างความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงพลังงาน กรมควบคุมมลพิษ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(2) กลุ่มธุรกิจที่ต้องเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน

ประกอบไปด้วย (ก) ธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรสูงทั้ง SMEs และธุรกิจขนาดใหญ่ แต่เป็นธุรกิจที่มีการลงทุนจากต่างชาติสูง และ (ข) ธุรกิจที่มีความสามารถในการทำกำไรในภาพรวมสูง แต่กลุ่ม SMEs ขาดทุนและมีช่วงห่างระหว่างผลขาดทุนของธุรกิจขนาดเล็ก/ขนาดกลางกับผลกำไรโดยรวมของกลุ่มสูง ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องเร่งพัฒนาธุรกิจบริการดังกล่าวให้มีความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะธุรกิจขนาดเล็กและธุรกิจไทยเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับต่างชาติให้มากขึ้น ธุรกิจในกลุ่มนี้ ได้แก่ การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง (TSIC 49400) การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล (TSIC 50121) การขนถ่ายสินค้า (TSIC 52241) การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (TSIC 50221) กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52219) การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทางถนน (TSIC 49332) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (TSIC 52101) การบริการลากจูงหรือการดัน เรือลำเลียง และสิ่งก่อสร้างลอยน้ำที่ดำเนินการทางน้ำภายในประเทศ (TSIC 50222) กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (TSIC 52231) กิจกรรมบริการบรรจุหีบห่อเพื่อการขนส่ง (TSIC 52293) การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน (TSIC 49331) กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (TSIC 52292)

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย:

- **การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์:** ลงทุนกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รองรับการแข่งขันที่มากขึ้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

- **การส่งเสริมการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยี:** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการบริหารจัดการคลังสินค้า โดยเน้นลงทุนในเทคโนโลยีที่ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน / การทำกำไรให้ได้มากที่สุด
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม
- **การสร้างเครือข่ายและขยายสู่ตลาดต่างประเทศ:** จัดให้มีการจับคู่ธุรกิจโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างธุรกิจโลจิสติกส์ไทยและธุรกิจต่างชาติ เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน ให้ธุรกิจของไทยเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มากขึ้น
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (EXIM BANK)
- **การส่งเสริมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม:** สนับสนุนให้ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยใช้พลังงานทางเลือก เช่น พลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานหมุนเวียนในกระบวนการขนส่งสินค้า และหันมาใช้ระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดต้นทุน รวมทั้งช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กระทรวงพลังงาน กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- **การเข้าถึงแหล่งเงินทุน:** ส่งเสริมให้มีกองทุนหรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำสำหรับকারวิจัยและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ให้มีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น เช่น การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การนำเข้านวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การใช้ระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SME Development Bank) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) กระทรวงการคลัง
- **การพัฒนาทักษะแรงงานและผู้ประกอบการไทย:** จัดโปรแกรมฝึกอบรมและพัฒนาทักษะให้กับแรงงานและผู้ประกอบการในภาคบริการโลจิสติกส์ โดยเน้นการเรียนรู้ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี การจัดการห่วงโซ่อุปทาน และการปรับตัวในตลาดโลก ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลงและแข่งขันได้ในตลาดโลก
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กรมพัฒนาธุรกิจการค้า สถาบันพัฒนาผู้ประกอบการการค้ายุคใหม่ (NEA) สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

(3) ธุรกิจที่ต้องเสริมความแข็งแกร่ง

เป็นธุรกิจที่ขาดทุนในภาพรวม และส่วนใหญ่กลุ่ม SMEs ก็ขาดทุนด้วย จึงต้องมีการผลักดันช่วยเหลือให้มีความเข้มแข็งมากยิ่งขึ้น เพื่อช่วยเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานการขนส่งของไทย ทำให้ไทยมีความยืดหยุ่นต่อความเปลี่ยนแปลงในสถานการณ์โลก โดยธุรกิจในกลุ่มนี้ ได้แก่ ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีตารางเวลา (TSIC 51201) กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52299) กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางอากาศซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (TSIC 52239) การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (TSIC 49120)

กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (TSIC 53200) กิจกรรมไปรษณีย์ (TSIC 53100) การขนถ่ายสัมภาระ (TSIC 52242) กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าธัญพืช (TSIC 52102)

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย:

- **การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์:** ลงทุนกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รองรับการแข่งขันสินค้าที่มากขึ้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย
- **การส่งเสริมการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยี:** ส่งเสริมให้มีแนวทางสำหรับ SMEs ในการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จำเป็นร่วมกัน (Technology Pools and Sharing) โดยอาจสร้างพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการนวัตกรรมและเทคโนโลยีกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เพื่อให้ธุรกิจ SMEs มีโอกาสได้ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในราคาที่ถูกลงเพื่อลดภาระต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของธุรกิจ SMEs ให้มีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (NIA)
- **การเข้าถึงแหล่งเงินทุน:** ส่งเสริมให้มีกองทุนสนับสนุนหรือให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำเพื่อช่วยเหลือธุรกิจที่ขาดทุนหรือธุรกิจขนาดเล็กที่ต้องการขยายกิจการ ทั้งยังควรส่งเสริมการระดมทุนจากภาครัฐและเอกชนเพื่อช่วยให้ธุรกิจขนาดเล็กสามารถพัฒนาต่อไปได้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SME Development Bank) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- **การพัฒนาทักษะแรงงานและผู้ประกอบการไทย:** ให้การสนับสนุนด้านการฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการจัดการโลจิสติกส์ การใช้เทคโนโลยี และการวางแผนเชิงกลยุทธ์ โดยมุ่งเน้นแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการและการลดต้นทุน เพื่อให้ธุรกิจโลจิสติกส์มีแนวทางในการทำกำไรเพิ่มขึ้นได้

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กระทรวงแรงงาน กระทรวงอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม กรมพัฒนาธุรกิจการค้า สถาบันพัฒนาผู้ประกอบการการค้ายุคใหม่ (NEA) สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล (DEPA) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- **การปรับปรุงกฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ทางภาษี:** ปรับปรุงกฎระเบียบให้อำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจโลจิสติกส์ในแต่ละสาขา เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการดำเนินการ รวมทั้งให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับ SMEs ในภาคบริการโลจิสติกส์ที่มีการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันในด้านต่าง ๆ เช่น การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การนำเข้านวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จำเป็น การใช้พลังงานสะอาด

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กรมสรรพากร กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI)

- **การพัฒนาและส่งเสริมภาพลักษณ์ของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย:** สนับสนุนการสร้างแบรนด์และภาพลักษณ์ของธุรกิจโลจิสติกส์ไทยให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ผ่านการส่งเสริมความน่าเชื่อถือและความยั่งยืน รวมถึงการสร้างเชื่อมโยงกับมาตรฐานสากลด้านโลจิสติกส์
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า
- **การสร้างเครือข่าย/ความร่วมมือระหว่างธุรกิจโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมอื่น ๆ:** ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการในภาคบริการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เป็นผู้ผลิตและจัดจำหน่ายสินค้าเพื่อให้ทั้งสองฝ่ายสามารถเติมเต็มความต้องการในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้การขนส่งทั้งระบบเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ
หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	(1) ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ศักยภาพของไทย	(2) ธุรกิจที่ควรเพิ่มความสามารถ ในการแข่งขัน	(3) ธุรกิจที่ต้องเสริม ความแข็งแกร่ง
1. การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์	ลงทุนกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รองรับการแข่งขันที่มากขึ้น		
2. การส่งเสริมการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยี	สนับสนุนให้ลงทุนกับนวัตกรรมและเทคโนโลยีโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพสูง โดยอาจลงทุนวิจัยหรือนำเทคโนโลยีขั้นสูงที่มีการวิจัยแล้วมาปรับใช้ในการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความแม่นยำในการจัดการและขนส่งสินค้า	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและการบริหารจัดการคลังสินค้า โดยเน้นลงทุนในเทคโนโลยีที่ช่วยลดต้นทุน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน/การทำกำไรให้ได้มากที่สุด	ส่งเสริมให้มีแนวทางสำหรับ SMEs ในการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จำเป็นร่วมกันได้ โดยอาจมีหน่วยงานกลางที่ศึกษาเทคโนโลยีที่จำเป็นของแต่ละสาขาและหาแนวทางแจกจ่ายให้กับธุรกิจ SMEs ในราคาที่ถูกลง เพื่อลดภาระต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของธุรกิจ SMEs ให้มีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น
3. การสร้างเครือข่ายและขยายสู่ตลาดต่างประเทศ	สนับสนุนการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ในการขยายตลาดการค้าและการลงทุนไปยังภูมิภาคใหม่ ๆ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียนและเอเชียที่มีศักยภาพสูง โดยอาจเน้นการตั้งคลังสินค้าในต่างประเทศ เพื่อลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าในต่างประเทศ และเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานของไทยให้สมบูรณ์และเข้มแข็ง	จัดให้มีการจับคู่ธุรกิจโลจิสติกส์ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างธุรกิจโลจิสติกส์ไทยและธุรกิจต่างชาติ เพื่อเพิ่มโอกาสทางการค้าและการลงทุน ให้ธุรกิจของไทยเข้าไปอยู่ในห่วงโซ่อุปทาน การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มากขึ้น	-

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	(1) ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ศักยภาพของไทย	(2) ธุรกิจที่ควรเพิ่มความสามารถ ในการแข่งขัน	(3) ธุรกิจที่ต้องเสริม ความแข็งแกร่ง
4. การส่งเสริมโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	สนับสนุนให้ธุรกิจพัฒนาและปรับใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานสะอาด การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การใช้วัสดุที่สามารถรีไซเคิลได้ในกระบวนการขนส่ง เพื่อลดต้นทุนและสร้างความยั่งยืนในการดำเนินธุรกิจ และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	สนับสนุนให้ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยใช้พลังงานทางเลือก เช่น พลังงานไฟฟ้าหรือพลังงานหมุนเวียนในกระบวนการขนส่งสินค้า และหันมาใช้ระบบโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดต้นทุน รวมทั้งช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย	-
5. การเข้าถึงแหล่งเงินทุน	-	ส่งเสริมให้มีกองทุนหรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำสำหรับการวิจัยและพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ให้มีความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น เช่น การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การนำเข้านวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การใช้โลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	ส่งเสริมให้มีการสร้างกองทุนสนับสนุนหรือให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำเพื่อช่วยเหลือธุรกิจที่ขาดทุนหรือธุรกิจขนาดเล็กที่ต้องการขยายกิจการ ทั้งยังควรส่งเสริมการระดมทุนจากภาครัฐและเอกชนเพื่อช่วยให้ธุรกิจขนาดเล็กสามารถพัฒนาต่อไปได้
6. การพัฒนาทักษะแรงงานและผู้ประกอบการไทย	-	จัดโปรแกรมฝึกอบรมและพัฒนาทักษะให้กับแรงงานและผู้ประกอบการในภาคบริการโลจิสติกส์ โดยเน้นการเรียนรู้ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี การจัดการห่วงโซ่อุปทาน และการปรับตัวในตลาดโลก ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลงและแข่งขันได้ในตลาดโลก	ให้การสนับสนุนด้านการฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการจัดการโลจิสติกส์ การใช้เทคโนโลยี และการวางแผนเชิงกลยุทธ์ โดยมุ่งเน้นแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการ และการลดต้นทุน เพื่อให้ธุรกิจโลจิสติกส์มีแนวทางในการทำกำไรเพิ่มขึ้นได้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	(1) ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ศักยภาพของไทย	(2) ธุรกิจที่ควรเพิ่มความสามารถ ในการแข่งขัน	(3) ธุรกิจที่ต้องเสริม ความแข็งแกร่ง
7. การปรับปรุงกฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ทางภาษี	-	-	ปรับปรุงกฎระเบียบให้อำนวยความสะดวกแก่ธุรกิจโลจิสติกส์ในแต่ละสาขา เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการดำเนินการ รวมทั้งให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับ SMEs ในภาคบริการโลจิสติกส์ที่มีการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันในด้านต่าง ๆ เช่น การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การนำเข้านวัตกรรมและเทคโนโลยี ที่จำเป็น การใช้พลังงานสะอาด
8. การพัฒนาและส่งเสริมภาพลักษณ์ของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย			สนับสนุนการสร้างแบรนด์และภาพลักษณ์ของธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล ผ่านการส่งเสริมความน่าเชื่อถือและความยั่งยืน รวมถึงการสร้างเชื่อมโยงกับมาตรฐานสากลด้านโลจิสติกส์
9. การสร้างเครือข่าย/ความร่วมมือระหว่างธุรกิจโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมอื่นๆ			ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ประกอบการในภาคบริการโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เป็นผู้ผลิตและจัดจำหน่ายสินค้าเพื่อให้ทั้งสองฝ่ายสามารถเติมเต็มความต้องการในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้การขนส่งทั้งระบบเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บรรณานุกรม

2567. *2024 State of Logistics Report.*

https://cscmp.org/CSCMP/CSCMP/Educate/State_of_Logistics_Report.aspx.

2567. *China Federation of Logistics & Purchasing.*

<http://www.chinawuliu.com.cn/lhzhq/202402/07/626450.shtml>.

2566. *DOT, Supply Chain Companies Collaborate to Speed Up Movement of Goods, Cut Costs for Consumers.* <https://www.transportation.gov/briefing-room/dot-supply-chain-companies-collaborate-speed-movement-goods-cut-costs-consumers>.

2567. *The State Council, The People's Republic of China.*

https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202401/content_6927429.htm.

2567. *Third-Party Logistics in the US - Number of Businesses.* <https://www.ibisworld.com/industry-statistics/number-of-businesses/third-party-logistics-united-states/>.

2566. *สถานการณ์โลจิสติกส์จีนยังฟื้นตัวดีต่อเนื่อง.* <https://www.ditp.go.th/post/136467>.

ภาคผนวก

ตาราง 1 จำนวนนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ 10 อันดับแรกในปี 2566

สาขาธุรกิจ	ขนาดธุรกิจ		
	SMEs	ขนาดใหญ่	รวม
49323: การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	15,372	161	15,533
49339: การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	7,562	72	7,634
52292: กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร)	4,707	152	4,859
49329: การขนส่งผู้โดยสารทางบกอื่น ๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	2,743	6	2,749
52291: กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	1,452	55	1,507
53200: กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ	1,384	29	1,413
49209: การขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางอื่น ๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	802	3	805
52241: การขนถ่ายสินค้า	697	23	720
52109: กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	626	30	656
49334: การขนส่งสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ทางถนน	461	6	467

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ตารางที่ 2 ขาดทุนสุทธิของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ 10 อันดับแรกในปี 2566 (ล้านบาท)

สาขาธุรกิจ	ขนาดธุรกิจ		
	SMEs	ขนาดใหญ่	รวม
53200: กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ	-351.53	-9,595.08	-9,946.61
49201: การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	-1,585.31	-1,578.39	-3,163.70
52299: กิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	76.46	-507.01	-430.56
49322: การขนส่งผู้โดยสารโดยรถสามล้อเครื่องและจักรยานยนต์รับจ้าง	-123.52	0.00	-123.52
49120: การขนส่งสินค้าทางรถไฟ	-75.41	0.00	-75.41
52102: กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าัญพืช	-81.61	11.93	-69.68
49110: การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง	-49.66	0.00	-49.66
50122: การบริการลากจูงและดัน เรือลำเลียง/สิ่งก่อสร้างลอยน้ำที่ดำเนินการทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล	-33.37	0.00	-33.37
50112: การขนส่งผู้โดยสารทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเลโดยเรือท่องเที่ยวหรือเรือโดยสารทัศนาวจรขนาดใหญ่	-3.87	0.00	-3.87
49203: การขนส่งผู้โดยสารทางรถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัด	-2.07	0.00	-2.07

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ตารางที่ 3 มูลค่าการนำเข้าส่งออกบริการโลจิสติกส์ของไทยในปี 2566 (ล้านบาท)

	การนำเข้า	การส่งออก
ค่าระวางสินค้า	689,342.80	91,485.74
ค่าโดยสารเดินทาง	52,064.88	102,535.68
ค่าบริการขนส่งอื่น ๆ	16,992.06	17,211.32
รวมค่าบริการขนส่ง	758,399.74	211,232.74

ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4 มูลค่าเงินลงทุนจากต่างประเทศในนิติบุคคลสาขาโลจิสติกส์ 10 อันดับแรกในปี 2566 (ล้านบาท)

สาขาธุรกิจ	ขนาดธุรกิจ			
	ขนาดเล็ก	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	รวม
51101: การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา	688.97	0.00	54,496.39	55,185.36
49110: การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง	15,000.00	0.00	0.00	15,000.00
52221: กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	1,245.66	12.03	5,609.41	6,867.11
52291: กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	1,233.89	2,646.21	2,507.74	6,387.85
49400: การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	0.00	0.00	5,763.56	5,763.56
52292: กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร)	1,445.32	703.18	2,585.62	4,734.12
50121: การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล	2,480.84	72.36	722.16	3,275.37
52109: กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	835.48	1,227.01	985.23	3,047.72
52219: กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	23.41	24.94	2,786.83	2,835.18
49323: การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	1,188.37	640.67	791.19	2,620.23

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ตารางที่ 5 รายได้รวมของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ 10 อันดับแรกในปี 2566 (ล้านบาท)

สาขาธุรกิจ	ขนาดธุรกิจ		
	SMEs	ขนาดใหญ่	รวม
49323: การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	153,499.02	115,901.21	269,400.23
51101: การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา	165.20	215,414.57	215,579.77
52292: กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร)	52,273.11	105,722.02	157,995.13
49339: การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	93,560.38	63,123.76	156,684.14
52291: กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า	18,479.86	84,238.33	102,718.18
53200: กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ	10,492.74	72,174.56	82,667.30
52231: กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	1,102.83	62,580.78	63,683.61
51201: การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีตารางเวลา	1,775.98	52,444.72	54,220.70
52221: กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	3,881.47	42,885.34	46,766.81
52219: กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบกซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	2,014.75	39,689.63	41,704.38

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ตารางที่ 6 กำไรสุทธิของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ 10 อันดับแรกในปี 2566 (ล้านบาท)

สาขาธุรกิจ	ขนาดธุรกิจ		
	SMEs	ขนาดใหญ่	รวม
51101: การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา	-241.78	17,277.76	17,035.99
52221: กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	310.56	10,117.80	10,428.37
52231: กิจกรรมการดำเนินงานของสนามบิน (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	-191.78	10,022.29	9,830.51
49323: การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร	4,714.45	4,960.82	9,675.27
49339: การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	6,094.47	1,865.40	7,959.87
50121: การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล	1,026.53	6,377.62	7,404.15
52292: กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร)	2,532.64	4,041.95	6,574.60
49310: การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑลยกเว้นทางรถโดยสารประจำทาง	3.03	5,932.38	5,935.41
52219: กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก ซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	70.12	5,852.58	5,922.70
49400: การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	-42.06	5,290.30	5,248.24

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ตารางที่ 7 อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้ของนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ 10 อันดับแรกในปี 2566

สาขาธุรกิจ	ขนาดธุรกิจ			
	ขนาดเล็ก	ขนาดกลาง	ขนาดใหญ่	รวม
49400: การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง	-442.97%	2.09%	36.05%	34.77%
50121: การขนส่งสินค้าทางทะเลและตามแนวชายฝั่งทะเล	-9.35%	18.91%	38.15%	29.75%
52221: กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า)	0.13%	9.06%	27.46%	25.48%
49310: การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑล ยกเว้นทางรถโดยสารประจำทาง	-8.60%	3.72%	22.73%	22.62%
52241: การขนถ่ายสินค้า	-1.16%	7.73%	21.04%	15.35%
52109: กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่น ๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	4.16%	16.98%	16.64%	14.98%
50221: การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ	-8.79%	7.81%	15.83%	12.25%
51202: การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ไม่มีตารางเวลา	6.63%	3.22%	29.97%	10.96%
52219: กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น	1.21%	-0.84%	10.83%	10.14%
52212: กิจกรรมการบริการสถานีรถโดยสาร	8.44%			8.44%

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ที่ปรึกษา

นายพูนพงษ์ นัยนาภากรณ์

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

นางสาววรพักตร์ ฐิตะติลล

ผู้อำนวยการกองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

สินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ

คณะผู้จัดทำ

นางสาวปิญูชาน์ เล่ห์มงคล

นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ

นายพร้อมพงษ์ พึ่งโพธิ์มิน

นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ

นางสาวเกวลิน ใจเย็น

นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ

กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

563 ถนนนนทบุรี ตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี 11000

โทรศัพท์ 0 2507 7023



www.tpsso.go.th



สำนักงานนโยบาย
และยุทธศาสตร์การค้า



@TPSO.Tradeinsights



คิดค้า.com
ข้อมูลและบทวิเคราะห์
ด้านเศรษฐกิจการค้า



วารสารในรูปแบบ
ออนไลน์