

ฉบับชัวร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (มิถุนายน 2567)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	43,595	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	279	▼-18.7%
ปิดกิจการ	62	▼-34.7%

* หมายถึง : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)		
	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(43.7%)	▼-25.2%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(15.8%)	▼-25.4%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(11.1%)	▼-26.2%

* หมายถึง : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน มิ.ย. 2567
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	2,539.69	(41.78%)
การขนส่งผู้โดยสารในเขตเมืองและปริมณฑล ยกเว้นทางรถโดยสารประจำทาง (49310)	1,278.7	(21.02%)
การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (51101)	679.82	(11.18%)

* หมายถึง : ข้อมูลเดือน มิ.ย. 2567
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 43,595 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 279 ราย ลดลง 18.7% และปิดกิจการ 62 ราย ลดลง 34.7% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 122 ราย คิดเป็น 43.7% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมตัวแทนจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มิ.ย. 2567)** มูลค่า 6,081.99 ล้านบาท คิดเป็น 15.09% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน เนเธอร์แลนด์ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และฮ่องกง ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร คิดเป็น 41.78% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

สถานการณ์และพัฒนาการของท่าเรือของไทยและประเทศคู่ค้า

ในเดือนมิถุนายน 2567 ธนาคารโลก ร่วมกับ S&P Global Market Intelligence เผยแพร่ดัชนีชี้วัดความสามารถของท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ ปี 2566 (Container Port Performance Index 2023) ระบุว่าในปี 2566 มีเรือเทียบท่ามากกว่า 182,000 ลำ และมีเรือผ่านท่ามากกว่า 238.20 ล้านครั้ง และมีตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าประมาณ 381 ล้าน ที่อียู รายงานดังกล่าวได้ประเมินค่าดัชนีจากขีดความสามารถในการรองรับเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดต่าง ๆ และระยะเวลาที่เรือต้องใช้ในท่า และจัดอันดับท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ 405 แห่งทั่วโลก โดยท่าเรือที่มีประสิทธิภาพสูงสุด คือ ท่าเรือ Yangshan ประเทศจีน (ได้อันดับที่ 1 ติดต่อกันเป็นปีที่สอง) อันดับ 2 ท่าเรือ Salalah ประเทศโอมาน อันดับ 3 ท่าเรือ Cartagena ประเทศโคลัมเบีย อันดับ 4 ท่าเรือ Tanger-Mediterranean ประเทศโมร็อกโก และอันดับ 5 ท่าเรือ Tanjung Pelepas ประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังของไทยอยู่ในอันดับ 46 โดยข้อมูลจากแดชบอร์ดธุรกิจโลจิสติกส์ของ สนค. ระบุว่า ในปี 2566 ไทยมีการค้าระหว่างประเทศทางเรือมูลค่า 13.45 ล้านล้านบาท คิดเป็น 67.6% ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด โดยเป็นการค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังสูงสุดมูลค่า 9.98 ล้านล้านบาท มีเรือผ่านท่าเรือดังกล่าว 11,662 ครั้ง และตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่า 8.87 ล้านตู้ ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังยังได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ขณะเดียวกัน มาเลเซียก็อยู่ระหว่างการพัฒนากำเรือกลาง รวมถึงวางแผนจะสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณกลางชายฝั่งตะวันตก ใกล้กรุงกัวลาลัมเปอร์ ในขณะที่รัฐบาลอินเดียอนุมัติงบประมาณและอยู่ระหว่างการพัฒนากำเรือวาดวาน (Vadhavan) ซึ่งตั้งอยู่ทางชายฝั่งตะวันตกเฉียงเหนือของอินเดีย ใกล้กับปากอ่าวเปอร์เซียและแอฟริกาใต้ ซึ่งมีความสำคัญในเส้นทางเดินเรือของโลกเพิ่มขึ้นนับแต่เหตุความไม่สงบในทะเลแดง ทั้งนี้ การค้าระหว่างประเทศทางเรือทั่วโลกยังคงประสบปัญหาขาดแคลนเรือและตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้ค่าระวางเรือเพิ่มสูงขึ้น โดยมีปัจจัยคือการเร่งส่งออกของผู้ส่งออกจีน และการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรืออ้อมแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งใช้เวลาเดินทางนานขึ้น

พัฒนาการของโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อนบ้านรองรับการขนส่งสินค้าทางบก

รถไฟสาย ASEAN Express ซึ่งเป็นระบบรถไฟขนส่งสินค้าเชื่อมระหว่างมาเลเซีย ไทย สปป.ลาว ถึงนครฉงชิ่ง ประเทศจีน ได้เปิดให้บริการครั้งแรก โดยใช้เวลาเพียง 9 วัน เมื่อเทียบกับทางทะเลที่ใช้เวลา 14-21 วัน และลดต้นทุนได้ประมาณ 20% รวมถึงเปิดโอกาสให้ขนส่งสินค้าไปถึงยุโรปได้ในเวลาเพียง 14-21 วัน เมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลที่ต้องใช้เวลา 45 วัน

สำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน ล่าสุด ทางจีนได้เปิดด่านตงซิงให้สามารถตรวจปล่อยสินค้าเกษตรได้ โดยด่านดังกล่าวอยู่ห่างออกไปจากด่านหยิวว้ออีกกว่าประมาณ 80 กิโลเมตร



ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มิถุนายน 2567)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,155,126.88**
 สัดส่วน **64.6%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -0.3%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.7%) ▲ 5.4%	
สหรัฐอเมริกา (11.0%) ▼ -3.0%	
ญี่ปุ่น (10.0%) ▼ -10.4%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (73.3%) ▼ -2.9%	
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (10.4%) ▼ -4.6%	
ท่าเรือกรุงเทพ สกท. (6.6%) ▲ 3.6%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (8.4%) ▲ 1.3%	
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703) (4.1%) ▲ 11.6%	
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (2710) (3.5%) ▲ 21.4%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **427,104.05**
 สัดส่วน **23.9%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 15.9%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (19.3%) ▲ 33.0%	
จีน (15.0%) ▲ 37.1%	
ไต้หวัน (9.2%) ▲ 48.5%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (98.7%) ▲ 15.6%	
สนามบินนานาชาติภูเก็ต (ศก.4) (0.5%) ▲ 581.4%	
สนามบินดอนเมือง (0.5%) ▼ -35.8%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรานซิสเตอร์ (8542) (20.5%) ▲ 11.1%	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (11.5%) ▲ 33.3%	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (10.3%) ▲ 74.8%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **184,102.68**
 สัดส่วน **10.3%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 13.0%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (25.3%) ▲ 5.0%	
มาเลเซีย (14.3%) ▲ 13.0%	
ลาว (11.8%) ▲ 9.6%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (20.8%) ▲ 12.0%	
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (19.3%) ▲ 17.2%	
ด้านศุลกากรนครพนม (ศก.2) (8.0%) ▲ 0.7%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ (8471) (9.7%) ▲ 11.1%	
ผลไม้อื่น ๆ (0810) (8.5%) ▼ -17.0%	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (3.6%) ▲ 68.6%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,662.37**
 สัดส่วน **0.15%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 51.3%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (84.5%) ▲ 51.7%	
เกาหลีใต้ (4.9%) ▲ 8.1%	
อินเดีย (1.9%) ▲ 348.8%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ (ศก.4) (72.1%) ▲ 53.4%	
ด้านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (27.6%) ▲ 52.6%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001) (40.4%) ▲ 60.9%	
ยางสังเคราะห์ (4002) (30.0%) ▲ 42.0%	
ปุ๋ยเคมี (3105) (19.4%) ▲ 79.4%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

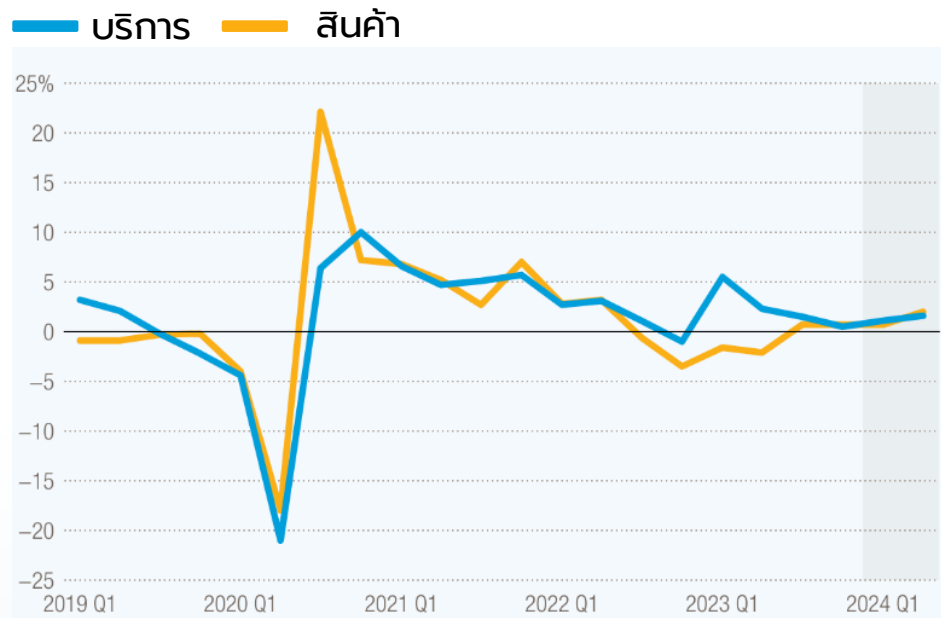


Highlight ประเด็นสำคัญ

แนวโน้มความเสี่ยงทางไซเบอร์ของธุรกิจบริการโลจิสติกส์

ในช่วงที่ผ่านมามีการค้าระหว่างประเทศเผชิญกับความท้าทายจากการเปลี่ยนแปลงในโลก ทั้งจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ความตึงเครียดทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงข้ออำนาจทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาอย่างรวดเร็วของเทคโนโลยีนวัตกรรม อย่างไรก็ตาม รายงานการค้าโลกฉบับล่าสุดเมื่อเดือนกรกฎาคม ปี 2567 โดยการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มทางการค้าโลกที่ดีขึ้น ทั้งในการค้าสินค้าและธุรกิจบริการ ซึ่งกลับมาโตขึ้นในช่วงไตรมาสแรก โดยในปี 2566 ขนาดตลาด¹ โลจิสติกส์โลกมีมูลค่า 8.46 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดการณ์ว่าในปี 2573 จะมีมูลค่ามากกว่า 18 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ก็อาจต้องเตรียมพร้อมรับมือกับผลกระทบจากภูมิรัฐศาสตร์โลก ค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้น และแนวโน้มนโยบายของแต่ละประเทศซึ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมภายในประเทศ และการเพิ่มข้อจำกัดทางการค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ การเติบโตของเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ในช่วงเวลาที่เป็นทั้งโอกาสและความท้าทายนี้ มีแนวโน้มสำคัญที่มีผลต่อการเติบโตของภาคโลจิสติกส์ อาทิ

เปอร์เซ็นต์และมูลค่าการเติบโตไตรมาส ไตรมาสที่ 1 ปี 2562 – ไตรมาสที่ 1 ปี 2567



ที่มา: การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) รายงานภาพรวมโลจิสติกส์ของกาตาร์ของ UNCTAD และสำนักข่าวกัลฟ์โลจิสติกส์

¹Market Size หรือขนาดตลาด คือ ปริมาณหรือมูลค่ารวมของยอดขายทั้งหมดในตลาดของผลิตภัณฑ์หรือบริการใด ๆ ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งเป็นการวัดเชิงปริมาณของความต้องการที่เป็นไปได้ในตลาด และช่วยให้ธุรกิจเข้าใจถึงขนาดของโอกาสในการตลาดมากขึ้น



1. ความยั่งยืน เป็นแนวโน้มสำคัญในภาคบริการโลจิสติกส์ ประกอบด้วยการใช้พลังงานทางเลือก รถไฟฟ้า และการชดเชยทางคาร์บอน เพื่อให้การขนส่งมีความยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์มีส่วนในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ถึงร้อยละ 24 และสำนักงานสิ่งแวดล้อมยุโรป (The European Environment Agency: EEA) คาดการณ์ว่าหากไม่มีมาตรการและการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพภาคโลจิสติกส์โลกจะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาถึงร้อยละ 40 ภายในปี 2573 ด้วยเหตุนี้ทั้งภาครัฐและผู้ประกอบการโลจิสติกส์จึงต้องปรับตัวเพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มความยั่งยืนของโลก และอาจถือเป็นโอกาสในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน ลดต้นทุน และเพิ่มการเข้าถึงลูกค้าที่มีแนวโน้มใส่ใจเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้น



2. การขยายตัวของปัญญาประดิษฐ์ (AI) และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) การเติบโตของ e-commerce ทำให้เกิดความต้องการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น ซึ่ง AI สามารถเรียนรู้ระบบการดำเนินงานที่ซับซ้อน และสามารถวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณมากที่อยู่ในแพลตฟอร์ม e-commerce โดยจากรายงานของบริษัทที่ปรึกษาและวิจัยทางการตลาด Grand View Research ระบุว่า ขนาดตลาด AI ในปี 2566 มีมูลค่า 1.96 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 36.6 ตั้งแต่ปี 2567-2573 โดยบริษัทยักษ์ใหญ่อย่าง Amazon และ DHL กำลังนำ AI ปรับเข้ากับการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนนวัตกรรมและยกระดับประสบการณ์ลูกค้าผ่าน e-commerce ที่มา: บริษัทที่ปรึกษาและวิจัยทางการตลาด Grand View Research

Highlight ประเด็นสำคัญ

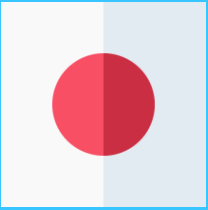
แนวโน้มความเสี่ยงทางไซเบอร์ของธุรกิจบริการโลจิสติกส์

ธุรกิจการขนส่งมีการปรับตัวโดยการปรับใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบอัตโนมัติมากขึ้น เช่น การใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) คลาวด์ และ IoT โดยมากกว่าหนึ่งใน 3 ของธุรกิจโลจิสติกส์ทั่วโลกลงทุนกับระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งกว่าร้อยละ 80 ที่ให้ความเห็นในรายงานการสำรวจของรอยเตอร์และแพลตฟอร์มด้านโลจิสติกส์ CargoWise ระบุว่าการลงทุนด้านเทคโนโลยีของแต่ละบริษัทเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2563 และมีแนวโน้มจะเพิ่มหรือคงระดับการลงทุนไว้ เนื่องจากการลงทุนดังกล่าวสามารถช่วยลดต้นทุนได้ถึงร้อยละ 20 อย่างไรก็ตาม ในรายงานที่ CyberOwl บริษัทด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ จัดทำร่วมกับ HFW บริษัทกฎหมายระดับโลกแสดงให้เห็นว่าการปรับเป็นระบบดิจิทัลอย่างรวดเร็วของธุรกิจการขนส่งมาพร้อมกับความเสี่ยงด้านไซเบอร์ โดยในปี 2565 ธุรกิจการขนส่งทางเรือมีการจ่ายค่าประกันข้อมูลมากขึ้นถึงร้อยละ 467 ซึ่งเป็นผลมาจากการเชื่อมต่อและพึ่งพาเทคโนโลยีดิจิทัลที่มากขึ้นทำให้มีความเสี่ยงสูงขึ้นต่อการโจมตีทางไซเบอร์



ตัวอย่างเหตุการณ์จากการคุกคามทางไซเบอร์ต่อการขนส่ง

ที่มา: สภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD)



การโจมตีจากแรนซัมแวร์ในเดือนกรกฎาคม 2566 ที่ท่าเรือเมืองนาโกยา ประเทศญี่ปุ่น ทำให้ต้องหยุดทำการเป็นเวลา 2 วัน ส่งผลกระทบต่อการค้าร้อยละ 10 ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 4 ของโลก



การโจมตีทางไซเบอร์ในเดือนพฤศจิกายน 2566 ที่ท่าเรือหลัก 4 แห่งของบริษัทขนส่ง DP World ในออสเตรเลียทำให้ต้องหยุดทำการเป็นเวลา 3 วัน และเกิดการสะสมของตู้คอนเทนเนอร์มากกว่า 30,000 ตู้ และขนส่งล่าช้าสูงสุดถึง 10 วัน

แนวทางการรับมือกับความเสี่ยงทางไซเบอร์

1

ลงทุนกับเทคโนโลยีที่มีความปลอดภัยทางไซเบอร์ โดยอาจมีการร่วมมือกับผู้ประกอบการที่มีนวัตกรรมและเทคโนโลยี และความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความเสี่ยงทางไซเบอร์ เพื่อเพิ่มการป้องกันการใช้เทคโนโลยีในห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์

2

อบรมและให้ความรู้บุคลากรในองค์กร ให้รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีในปัจจุบัน และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้เทคโนโลยี เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงทางไซเบอร์ที่เกิดจากความผิดพลาดภายในองค์กร

3

คิดค้นแนวทางการจัดการกับความเสียหายทางไซเบอร์ที่เหมาะสมกับธุรกิจ เช่น หากเป็นธุรกิจความเสี่ยงสูง อาจลงทุนกับการประกันภัยให้มากขึ้น หรือในธุรกิจที่มีการร่วมมือกับคู่สัญญา อาจร่างสัญญาที่ระบุผู้รับผิดชอบเมื่อข้อมูลรั่วไหลจากการโจมตีทางไซเบอร์ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้ได้มากที่สุด

ที่มา: CyberOwl บริษัทด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์

