

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กุมภาพันธ์ 2567)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ			
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	42,649		
จำนวน		การเติบโต (YoY)	
เปิดกิจการใหม่	321	▼	-12.5%
ปิดกิจการ	34	▼	-17.1%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC) การเติบโต (YoY) สัดส่วน*			
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(48.0%)	▼	-12.5%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(16.5%)	▲	10.4%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(8.4%)	▼	-35.7%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ก.พ. 2567
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC) มูลค่า (ล้านบาท) สัดส่วน*			
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	549.53	(66.77%)	
การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (51101)	97.51	(11.85%)	
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	76.20	(9.26%)	

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ก.พ. 2567
ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 42,649 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 321 ราย ลดลง 12.5% และปิดกิจการ 34 ราย ลดลง 17.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 154 ราย คิดเป็น 48.0% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมตัวแทนจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ก.พ. 2567)** มูลค่า 823 ล้านบาท คิดเป็น 21.46% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ เกาหลีใต้ จีน ตุรกี ฮ่องกง และญี่ปุ่น ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า คิดเป็น 66.77% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นโอกาส



เพื่อนบ้านไทยเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน-การอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2567 มีความเคลื่อนไหวสำคัญของประเทศเพื่อนบ้านของไทยในด้านที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ อาทิ สปป. ลาว ที่เร่งดำเนินการพัฒนาทั้งการเปิดท่าอากาศยานนานาชาติบ่อแก้ว ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของประเทศ ในเขตพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำ เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่สำคัญต่อเศรษฐกิจการค้าภายในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง นอกจากนี้ สปป. ลาว ยังได้เริ่มการดำเนินงานโครงการเขตโลจิสติกส์ นครหลวงเวียงจันทน์ ระยะที่ 2 ซึ่งคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2567

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ



ทางด้านเมียนมา ก็ได้เร่งดำเนินการด้านมาตรการควบคุมการค้าระหว่างประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และมีสัญญาณการผ่อนคลายกฎระเบียบและมาตรการต่าง ๆ เช่น อัตราแลกเปลี่ยน และมาตรการจับคู่สินค้าเกษตรจากเมียนมา อาทิ ข้าว ข้าวโพด และถั่ว กับสินค้าที่เมียนมาต้องการนำเข้า ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันพืช

ทางด้านสิงคโปร์ ก็ได้ริเริ่มการจัดการสายการบิน สนามบิน และการจราจรทางอากาศ เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในภาคธุรกิจการบินของสิงคโปร์ และส่งเสริมให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางการบินที่ยั่งยืน

ประเด็นความท้าทาย



การขนส่งสินค้าทางเรืออาจยังเผชิญรสุมเศรษฐกิจ

ข้อมูลจากแดชบอร์ดธุรกิจโลจิสติกส์ของ สนค. ชี้ให้เห็นว่า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยโดยเรือในเดือนมกราคม 2567 มีมูลค่าหดตัวลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่การขนส่งวิธีการอื่นยังขยายตัว ทั้งนี้ อาจเป็นผลมาจากสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องหลายประการ อาทิ ปัญหาเศรษฐกิจที่ยังไม่ฟื้นตัวเท่าที่ควรของประเทศคู่ค้าสำคัญ เช่น ญี่ปุ่น ซึ่งรายงาน GDP ในเดือนมกราคม 2567 หดตัว 0.5% เนื่องจากการบริโภคภาคเอกชนที่ลดลง โดยเฉพาะในสินค้ากลุ่มยานยนต์ ซึ่งข้อมูลการส่งออกสินค้ากลุ่มดังกล่าวจากไทยไปยังญี่ปุ่นโดยเรือก็หดตัวลงถึง 11.71% ในช่วงเวลาดังกล่าวเช่นกัน

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, Nikkei Asia

นอกจากนี้ เหตุการณ์ความไม่สงบในทะเลแดง ซึ่งเริ่มมาตั้งแต่ปลายปี 2566 ก็ยังไม่มีสัญญาณจะคลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้น ทำให้เส้นทางการเดินเรือขนส่งสินค้าระหว่างทวีปยุโรป ต้องเปลี่ยนไปอ้อมแหลมกูดโฮป เพิ่มระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งสินค้าทางเรือมากขึ้น และส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการปริมาณเรือและตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลกตึงกันทั้งหมด และมีประเทศที่ได้รับผลกระทบจำนวนมาก อาทิ อียิปต์ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการคลองสุเอซ ก็สูญเสียรายได้จากบริการดังกล่าวลงถึงเกือบครึ่งในช่วงเวลาที่ผ่านมา ทั้งนี้ ผลกระทบยังมีไปถึงประเทศในแถบตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ ซึ่งมีแนวโน้มจะประสบปัญหาระดับราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น



ฉบับพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มกราคม 2567)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,094,815.78**
 สัดส่วน **65.4%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -1.6%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(20.6%)	▲ 3.5%
	ญี่ปุ่น	(10.2%)	▼ -8.7%
	สหรัฐอเมริกา	(10.0%)	▼ -1.4%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(74.1%)	▼ -1.0%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(9.8%)	▼ -8.2%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(7.0%)	▼ -3.4%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	(9.8%)	▼ -10.4%
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703)	(3.8%)	▼ -10.5%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	(3.5%)	▼ -3.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **394,894.00**
 สัดส่วน **23.6%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 23.4%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	สหรัฐอเมริกา	(17.3%)	▲ 20.3%
	จีน	(14.8%)	▲ 8.4%
	ไต้หวัน	(14.5%)	▲ 115.9%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(99.6%)	▲ 23.5%
สนามบินนานาชาติภูเก็ต(ศก.4)	(0.2%)	▲ 167.4%
สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา(ศก.1)	(0.1%)	▲ 3,455.0%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรานซิสเตอร์ (8542)	(23.6%)	▲ 24.2%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	(11.6%)	▲ 35.3%
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(10.2%)	▲ 124.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **168,383.98**
 สัดส่วน **10.1%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 11.1%**

ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(19.0%)	▲ 29.3%
	ลาว	(15.2%)	▲ 14.0%
	มาเลเซีย	(14.5%)	▼ -0.9%

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(22.8%)	▼ -16.0%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(17.7%)	▲ 35.2%
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(6.5%)	▲ 1.4%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(5.7%)	▲ 42.2%
หน่วยความจำ (8523)	(3.8%)	▼ -18.0%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711)	(3.3%)	▼ -25.5%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,120.03**
 สัดส่วน **0.07%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 12.9%**

ตลาดสำคัญ*

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(80.2%)	▲ 12.0%
	เกาหลีใต้	(5.7%)	▼ -31.9%
	สิงคโปร์	(2.4%)	▲ 74.1%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(95.1%)	▲ 9.0%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(3.1%)	▲

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001)	(55.7%)	▲ 127.2%
ยางสังเคราะห์ (4002)	(36.9%)	▼ -39.9%
ผลิตภัณฑ์พอลิเอสเตอร์ (6809)	(2.4%)	▲ 74.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

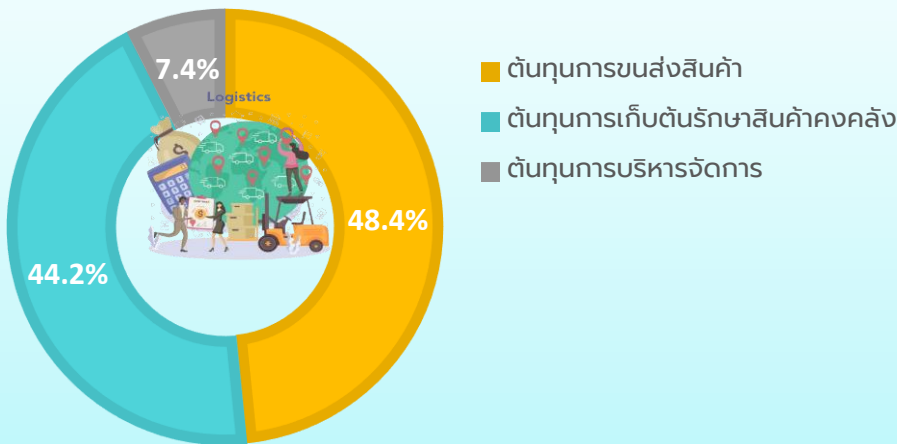
แนวทางการพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์

ปัจจุบัน ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของโลกได้รับแรงกดดันจากค่าแรงที่เพิ่มขึ้นที่เป็นผลมาจากการขาดแคลนแรงงาน และต้นทุนด้านพลังงานที่สูงขึ้นจากความผันผวนในตลาดพลังงานโลก การกักขังและหนีสินในสภาพแวดล้อมที่มี ดอกเบี้ยสูง รวมทั้งความจำเป็นในการลงทุนเพื่อให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของธุรกิจเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อค่าขนส่งสินค้าและการจัดการเครือข่ายการขนส่งตลอดห่วงโซ่อุปทาน ผู้ประกอบการจึงจำเป็นต้องหา แนวทางลดต้นทุนหรือแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ให้ได้มากที่สุด เพื่อรับมือกับสถานการณ์ ความเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก

บริษัท Agility ได้รายงานผลการจัดทำดัชนีกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ (Agility Emerging Markets Logistics Index: AEMLI) ที่ประเมินจากปัจจัย 4 ด้าน ได้แก่ โอกาสด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ โอกาสด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ พื้นฐานการดำเนิน ธุรกิจ และความพร้อมด้านดิจิทัล โดยไทยอยู่ในอันดับที่ 10 จาก 50 อันดับ นอกจากนี้ มีการสำรวจความเห็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในปี 2566 พบว่า ร้อยละ 71.7 มีต้นทุน โลจิสติกส์สูงกว่าปี 2565 และร้อยละ 73.5 สูงกว่าช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 โดยอัตรา การเพิ่มขึ้นแตกต่างกันไป แต่กว่า 1 ใน 3 รายงานว่า ต้นทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 1-15 เมื่อเทียบกับ ปี 2565 และยิ่งสูงกว่าช่วงก่อนสถานการณ์โควิด-19 อย่างมาก โดยผู้ประกอบการร้อยละ 32.1 รายงานว่ามีต้นทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 15-40



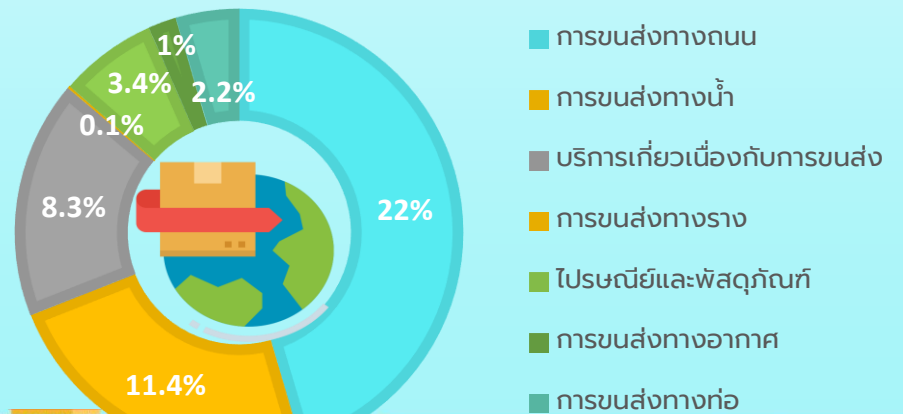
โครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย ปี 2565



โดยสัดส่วนมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยปี 2565 ประกอบด้วย การขนส่งทางถนนมีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 22 ของสัดส่วนมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้า รองลงมาคือการขนส่งทางน้ำ ร้อยละ 11.4 และ บริการ เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ร้อยละ 8.3 โดยการขนส่งทางราง มีสัดส่วนมูลค่าต้นทุนการขนส่งน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 0.1

ในปี 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีมูลค่ารวม 2.382 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.7 ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้นจากปี 2564 ร้อยละ 5.8 ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามูลค่า 1.152 ล้านล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48.4 ของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ของไทย รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีมูลค่า 1.053 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44.2 และต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า 1.772 แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4

สัดส่วนมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทยปี 2565



ที่มา: Euromonitor

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
สภาวิชาชีพชั้นสูงด้านการจัดการโซ่อุปทาน
(The Council of Supply Chain Management Professionals: CSCMP)
กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยวของญี่ปุ่น

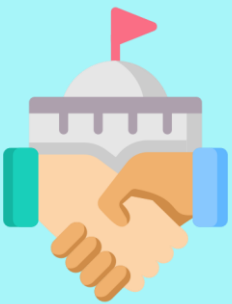
Highlight ประเด็นสำคัญ

แนวทางการพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์

แนวทางการดำเนินการของรัฐบาลในต่างประเทศเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพและลดต้นทุนโลจิสติกส์



สหรัฐอเมริกา



ต้นทุนโลจิสติกส์ของสหรัฐอเมริกาในปี 2565 มีมูลค่า 2.317 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.1 ต่อ GDP เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.6 จากปี 2564 โดยสหรัฐฯ ได้ดำเนินโครงการ Freight Logistics Optimization Works (FLOW) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ในการบูรณาการข้อมูลด้านโลจิสติกส์ทั้งห่วงโซ่อุปทาน โดยภายใต้โครงการดังกล่าวมีการเก็บข้อมูลใบสั่งซื้อจากผู้นำเข้าที่เข้าร่วมโครงการ เพื่อให้ได้ข้อมูลทั้งฝั่งอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) เพื่อช่วยในการวิเคราะห์และคาดการณ์ ด้านการขนส่งสินค้าของสหรัฐฯ และช่วยให้ผู้ประกอบการสหรัฐฯ สามารถวางแผนเชิงรุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสินค้าและลดต้นทุนที่ไม่จำเป็นได้ ซึ่งในปัจจุบัน ผู้เข้าร่วมโครงการ FLOW ได้แก่ ท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุด 5 แห่งของสหรัฐฯ สายเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลที่ใหญ่ที่สุด 7 แห่ง และร้านค้าปลีกรายใหญ่ที่สุด 4 ใน 5 แห่ง



ญี่ปุ่น



ในปี 2566 รัฐบาลญี่ปุ่นมีแผนผลักดันโครงการต่าง ๆ เพื่อมุ่งสู่การเป็นดิจิทัล โดยกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และการท่องเที่ยว (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism: MLIT) กำลังเดินหน้าส่งเสริมการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัลของภาคโลจิสติกส์ ภายใต้นโยบาย “โลจิสติกส์ DX” เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย “โลจิสติกส์ที่เรียบง่ายและราบรื่น” และมุ่งสู่โลจิสติกส์ที่ไร้ซึ่งมนุษย์ (ความไม่สมเหตุสมผล), มุระ (ความไม่สม่ำเสมอ) และ มุดะ (ความสูญเปล่า) ซึ่งครอบคลุมการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการของญี่ปุ่นใช้ระบบเครื่องจักร ระบบอัตโนมัติในคลังสินค้า และการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการบูรณาการข้อมูลด้านโลจิสติกส์ นอกจากนี้ MLIT ยังผลักดันการสร้างมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ โดยมีเป้าหมายเพื่อปรับปรุงการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ให้เป็นดิจิทัลทดแทนการใช้แรงงาน เช่น การพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยโดรน และการปรับปรุงขั้นตอนด้านโลจิสติกส์ที่ท่าเรือให้เป็นดิจิทัล

การพัฒนาภาคบริการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและลดต้นทุน จำเป็นต้องอาศัย (1) ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (2) การบูรณาการข้อมูลเพื่อช่วยในการวางแผนการดำเนินงานธุรกิจ และ (3) การนำเทคโนโลยีและดิจิทัลมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยสร้างระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ยั่งยืน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างเข้มแข็งต่อไปได้

