

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (พฤษภาคม 2567)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ			
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	43,378		
จำนวน		การเติบโต (YoY)	
เปิดกิจการใหม่	335	▼	-9.0%
ปิดกิจการ	51	▼	-23.9%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)			
	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)	
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(41.8%)	▼	-17.2%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(14.9%)	▼	-9.1%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.2%)	▲	2.5%

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

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)			
	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*	
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	2,346.44	(40.39%)	
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	1,383.3	(23.81%)	
กิจกรรมการบริหารจัดการด้าน การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	777.32	(13.38%)	

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

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 43,378 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 335 ราย ลดลง 9.0% และปิดกิจการ 51 ราย ลดลง 23.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 140 ราย คิดเป็น 41.8% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมตัวแทนจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (พ.ค. 2567)** มูลค่า 5,808.76 ล้านบาท คิดเป็น 16.36% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ตุรกี และฮ่องกง ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน คิดเป็น 40.39% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

ฤดูกาลตลาดผลไม้จีนดันการขนส่งทางถนน-ทางราง คึกคัก

จากที่ สนค. ได้รายงานสถานการณ์การส่งออกของไทยในเดือนพฤษภาคม 2567 เติบโตขึ้นถึง 7.2% และข้อมูลจากแดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของ สนค. ระบุว่า ภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของไทยในเดือนพฤษภาคม 2567 เติบโตขึ้นถึง 10.10% โดยการค้าผ่านช่องทางขนส่งหลักทั้งทางเรือ ทางอากาศ ทางถนน และทางราง ต่างก็ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นจากเดือนเดียวกันของปีที่ผ่านมาเป็นสัญญาณที่ดีทั้งต่อภาคการผลิตและการบริการโลจิสติกส์

ทั้งนี้ มีประเด็นที่น่าจับตามองคือ การขนส่งผลไม้ (พิกัดศุลกากร 0810) โดยเฉพาะทุเรียน ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของไทยสู่จีน และได้ก้าวขึ้นมาเป็นสินค้าที่มีการขนส่งสูงสุดอันดับ 1 ของการขนส่งทางถนน และเป็นอันดับ 2 ของการขนส่งทางราง นอกจากนี้ยังพบอีกว่า เดือนพฤษภาคม 2567 เป็นช่วงเวลาที่กลับมามีการใช้รถไฟขนส่งผลไม้จากไทยไปยังจีน ด้วยมูลค่าถึง 737.86 ล้านบาท เมื่อเทียบกับเดือนพฤษภาคม 2566 และ 2565 ที่ยังมีการส่งออกผลไม้ผ่านทางรถไฟไม่มาก แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการเล็งเห็นความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากขึ้น

โอกาสของผู้ประกอบการไทย เมียนมาส่งเสริมการขนส่งทางเรือ เส้นทางไปกลับอย่างกึ่ง-ระนอง

สกต. อย่างกึ่งรายงานข่าวว่า รัฐบาลเมียนมาสนับสนุนการขนส่งทางเรือ และจะมีผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือตู้คอนเทนเนอร์ครั้งแรก ในเส้นทางอย่างกึ่ง-ระนอง และระนอง-อย่างกึ่ง ได้แก่ ขาไป อย่างกึ่ง-ระนอง ในช่วงปลายเดือนพฤษภาคม 2567 เป็นการขนส่งข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และขากลับ ระนอง-อย่างกึ่ง ในเดือนมิถุนายน 2567 เป็นการขนส่งสินค้าจากไทย เช่น เหล็ก วัสดุก่อสร้าง ตลอดจนของกินของใช้ ที่ได้รับใบอนุญาตนำเข้าแล้ว โดยรัฐบาลเมียนมามีแผนจะขยายจำนวนเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ในอนาคต และเตรียมความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับและอำนวยความสะดวกการขนส่ง ซึ่งการขนส่งทางเรือเป็นหนึ่งในช่องทางการขนส่งที่ปลอดภัย และหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากสถานการณ์ความไม่สงบในเมียนมา โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองเมียวดี ซึ่งเป็นด้านการค้าและเส้นทางขนส่งสำคัญระหว่างไทยกับเมียนมา

ที่มา : คิดค้า.com, กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ



จับชีพจรโลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (พฤษภาคม 2567)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,223,219.67**
 สัดส่วน **64.1%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 2.9%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (21.5%) ▲ 15.5%	
สหรัฐอเมริกา (11.9%) ▼ -1.3%	
ญี่ปุ่น (9.7%) ▼ -6.3%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (74.6%) ▲ 3.4%	
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (10.0%) ▲ 7.0%	
ท่าเรือกรุงเทพ สกท. (6.4%) ▼ -12.1%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (9.0%) ▲ 13.0%	
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703) (3.5%) ▼ -6.5%	
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.4%) ▼ -2.6%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **475,510.06**
 สัดส่วน **24.9%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 28.2%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (20.7%) ▲ 52.5%	
จีน (12.7%) ▲ 18.9%	
ไต้หวัน (12.1%) ▲ 95.3%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (99.2%) ▲ 30.8%	
สนามบินดอนเมือง (0.4%) ▼ -74.9%	
สนามบินนานาชาติภูเก็ต(ศก.4) (0.2%) ▲ 121.1%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรานซิสเตอร์ (8542) (24.6%) ▲ 40.3%	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (10.8%) ▲ 94.6%	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (9.1%) ▲ 92.9%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **189,006.56**
 สัดส่วน **9.9%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 16.5%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (29.8%) ▲ 57.9%	
มาเลเซีย (14.7%) ▲ 7.1%	
ลาว (13.0%) ▲ 13.6%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (21.4%) ▼ -1.2%	
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (17.4%) ▲ 12.8%	
ด่านศุลกากรนครพนม (ศก.2) (10.1%) ▲ 79.7%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ผลไม้อื่น ๆ (0810) (12.7%) ▲ 177.9%	
เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ (8471) (7.1%) ▲ 20.9%	
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (2710) (3.1%) ▲ 13.9%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **3,134.17**
 สัดส่วน **0.16%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 149.6%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (83.4%) ▲ 136.2%	
เกาหลีใต้ (6.1%) ▲ 577.7%	
เวียดนาม (1.5%) ▲ 1,539.7%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (67.1%) ▲ 97.1%	
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (32.6%) ▲ 867.8%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001) (46.4%) ▲ 412.2%	
ผลไม้อื่น ๆ (0810) (23.5%) ▲	
ยางสังเคราะห์ (4002) (18.7%) ▼ -21.8%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

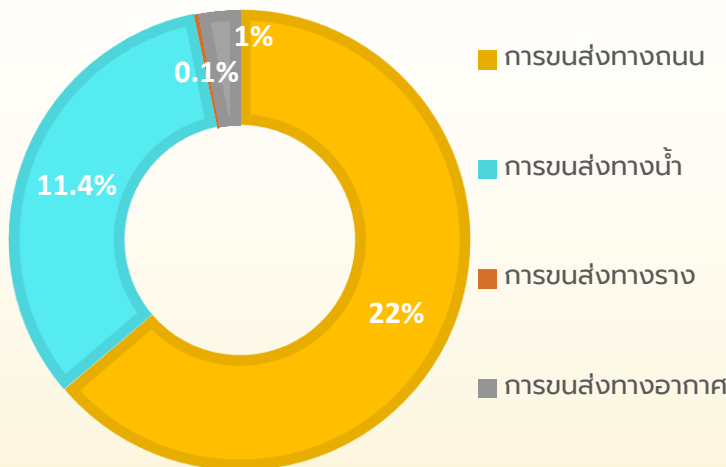
เจาะลึกการขนส่งสินค้าทางราง









การขนส่งสินค้าทางรางเป็นหนึ่งในทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับการขนส่งในปัจจุบันและในอนาคต เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูง สามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากโดยมีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำ และมีอัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกน้อยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น

ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ในปี 2565 ต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุดของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่า 1,152.4 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.6 ต่อ GDP โดยประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งทางถนนร้อยละ 22 ทางน้ำร้อยละ 11.4 ทางอากาศร้อยละ 1.0 และทางรางร้อยละ 0.1 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าในปีเดียวกัน จะเห็นว่าการขนส่งภายในประเทศ ทางถนน 460.316 ล้านตัน ทางน้ำ 107.425 ล้านตัน ทางราง 11.367 ล้านตัน และทางอากาศ 0.031 ล้านตัน และการขนส่งระหว่างประเทศ ทางถนน 40.699 ล้านตัน ทางน้ำ 264.172 ล้านตัน ทางราง 0.292 ล้านตัน และทางอากาศ 0.845 ล้านตัน แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางรางไม่ใช่วิธีการขนส่งที่มีปริมาณน้อยที่สุด แต่ก็ยังเป็นวิธีการขนส่งที่มีต้นทุนน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น

สัดส่วนมูลค่าต้นทุนการขนส่งสินค้าของไทย
ปี 2565



ในประเทศ		ระหว่างประเทศ	
หน่วย: ล้านตัน			
	460.316		11.367
ทางถนน		ทางราง	
	107.425		0.031
ทางน้ำ		ทางอากาศ	
	40.699		0.292
ทางถนน		ทางราง	
	264.172		0.845
ทางน้ำ		ทางอากาศ	

ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

จากข้อมูลขององค์การพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency: IEA) ระบุว่า ในปี 2565 ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการขนส่งของโลก 8 พันล้านตันคาร์บอน โดยมาจาก การขนส่งสินค้าทางถนน 5.87 พันล้านตันคาร์บอน การขนส่งทางเรือ 850 ล้านตันคาร์บอน การขนส่งทางอากาศ 780 ล้านตันคาร์บอน และการขนส่งทางราง 90 ล้านตันคาร์บอน แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางรางมีการปล่อยก๊าซน้อยกว่ามากเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยเฉพาะรถไฟพลังงานไฟฟ้าที่มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์โดยตรงเป็นศูนย์ การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้ทันสมัยจึงจะช่วยทำให้ระบบโลจิสติกส์มีความยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

ระยะเวลา

ในการขนส่งสินค้าระยะไกลและมีปริมาณมาก หากมีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การขนส่งทางรางจะสามารถลดระยะเวลาการขนส่งได้ เช่น ขนส่งเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน ที่ใช้เวลาการขนส่งประมาณ 15 ชั่วโมง ในขณะที่ขนส่งทางถนนต้องใช้เวลาประมาณ 1 วัน ซึ่งมีผลสำคัญอย่างมากต่อสินค้าเกษตรที่จะต้องเน้นความสดใหม่ของสินค้า

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
องค์การพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency: IEA)
องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา OECD
เว็บข่าวด้านกรังไฟฟ้า Railway Technology



Highlight ประเด็นสำคัญ

เจาะลึกการขนส่งสินค้าทางราง

การขนส่งทางรางในประเทศอื่นๆ



สหรัฐอเมริกา

สหรัฐฯ มีเครือข่ายการขนส่งทางรางที่ยาวที่สุดในโลก เป็นระยะทาง 250,000 กิโลเมตร โดยส่วนใหญ่เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นการดำเนินการอย่างเสรีโดยภาคเอกชนเป็นเจ้าของ รวมทั้งไม่มีกฎระเบียบจำกัดความยาวของขบวนรถไฟ ทำให้รถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพในแต่ละรอบจากการต่อขบวนรถไฟให้ยาว (บางครั้งยาวกว่า 5 กิโลเมตร) ทำให้สามารถเกิดการประหยัดต่อขนาด (Economies of scale) ซึ่งเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างมากในการรักษาความสามารถทางการแข่งขันในตลอดการขนส่งระยะไกลที่มีการแข่งขันสูงในอเมริกาเหนือ

จีนมีเครือข่ายการขนส่งทางรางยาวเป็นอันดับ 2 ของโลก ครอบคลุมระยะ 100,000 กิโลเมตร โดยกระทรวงการรถไฟของจีนเป็นเจ้าของและดำเนินการการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ร้อยละ 94 ของประเทศ ซึ่งจีนมีการลงทุนกับโครงสร้างพื้นฐานและเปิดตัวรถไฟความเร็วสูงอย่างไรก็ดี เนื่องจากเส้นทางรถไฟใหม่หลายเส้นทางในจีนไม่สามารถใช้ได้ดีกับรถไฟแบบดั้งเดิมหรือรถไฟขนส่งสินค้า ทำให้ใช้ทรัพยากรไม่เต็มประสิทธิภาพ ทำให้จีนอาจต้องมีการวางแผนที่เหมาะสมสำหรับการแก้ไขปัญหาเหล่านี้



จีน



อินเดีย

อินเดียมีเครือข่ายการขนส่งทางรางยาวเป็นอันดับ ที่ 4 ของโลก ครอบคลุมระยะทาง 65,000 กิโลเมตร โดยส่วนมากเป็นการขนส่งผู้โดยสาร และรองลงมาเป็นการขนส่งสินค้า การรถไฟอินเดียได้เริ่มโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟขนส่งสินค้าพิเศษ (Dedicated Freight Corridors) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และนำระบบอัตโนมัติและเทคโนโลยีมาใช้ปรับปรุงประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งทางราง

การดำเนินการของไทย

ในช่วงที่ผ่านมา ประเทศไทยก็อยู่ระหว่างการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้มีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยมีแผนการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ เพิ่มเป็น 3,157 กิโลเมตร และทางรถไฟสายใหม่อีก 12 เส้นทาง เพื่อให้มีรถไฟให้บริการเพิ่มอีก 2,419 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งหมด 6,463 กิโลเมตร และคาดการณ์ปริมาณขนส่งสินค้าต่อสายสูงสุด 14.894 ล้านตันต่อปีในระยะที่ 2 (ปี 2594) และล่าสุด ได้มีการเปิดใช้รถไฟทางคู่สายใต้เส้นทางนครปฐม-ชุมพรตลอดเส้นทาง รวมระยะทาง 420 กิโลเมตร

และมีการก่อสร้างลานกองเก็บตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ 2 แห่ง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าเกษตร ซึ่งจะเป็นโอกาสในการส่งสินค้าเกษตรจากภาคใต้ต่อไปยังจีนได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตามอาจต้องมีการพัฒนาปัจจัยอื่นๆ ที่นอกเหนือจากโครงสร้างพื้นฐานควบคู่ไปพร้อมกันด้วย เช่น การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้สามารถขนส่งตลอดเส้นทางได้อย่างไร้รอยต่อ การปรับใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อให้สามารถติดตามสินค้าได้ตลอดเส้นทาง

เนื่องจากการรถไฟของแต่ละประเทศมีบริบทที่แตกต่างกันอย่างมาก ทำให้ไทยอาจต้องศึกษาและปรับใช้ในส่วนที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรางยังนับเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุด มีความคุ้มค่าในการขนส่ง รวมทั้งเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงเป็นโอกาสที่ผู้ประกอบการไทยจะปรับมาใช้การขนส่งทางรางทดแทนหรือควบคู่ไปกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ เพื่อให้การขนส่งมีต้นทุนที่ต่ำและมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรจากไทยสู่จีนที่ปัจจุบันส่งออกทางเรือ ร้อยละ 68.45 ทางถนน ร้อยละ 29.30 ในขณะที่ทางราง มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.93 การใช้เส้นทางเหล่านี้มากขึ้นจะช่วยเพิ่มโอกาสในการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานตลอดทั้งเส้นทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและการค้าในอนาคต

