

## จับชีพจรโลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (ตุลาคม 2566)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

<b>จำนวนนิติบุคคลสะสม*</b>	<b>42,035</b>
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	253 ▲ 3.7%
ปิดกิจการ	107 ▲ 15.1%

\* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(39.1%)	▼ -22.7%
กิจกรรมตัวแทนรับจัดการส่งสินค้าและตัวแทน (15.4%)	(15.0%)	▲ 31.0%
ออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) (52292)	(15.4%)	▲ 25.8%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ต.ค. 2566

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีมูลค่า (ล้านบาท) สัดส่วน*	มูลค่า (ล้านบาท)
ตารางเวลา (51101)	39,255.91 (89.33%)
การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีตารางเวลา (51201)	1,141.31 (2.60%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	726.90 (1.65%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ต.ค. 2566

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 42,035 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 253 ราย เพิ่มขึ้น 3.7% และปิดกิจการ 107 ราย เพิ่มขึ้น 15.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 99 ราย คิดเป็น 39.1% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมตัวแทนรับจัดการส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร) ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ต.ค. 2566)** มูลค่า 43,944.74 ล้านบาท คิดเป็น 38.06% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮ่องกง และไอร์แลนด์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา คิดเป็น 89.33% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### ประเด็นโอกาส



#### รถไฟเชื่อมโยงอาเซียน-จีน เสริมโอกาสส่งออกไทย

♦ เวียดนามเปิดการเดินทางรถไฟขนส่งสินค้าออกจากจังหวัดบิ่นห์เยือง (Binh Duong) ไปยังจีน เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2566 โดยเป็นครั้งแรกที่สถานีรถไฟจากจังหวัดดังกล่าวได้มีบทบาทในการค้าระหว่างประเทศของเวียดนาม โดยจังหวัดดังกล่าวตั้งอยู่ทางตอนใต้ของเวียดนามใกล้นครโฮจิมินห์ ในปี 2565 มีการขนส่งสินค้าผ่านจังหวัดนี้กว่า 1.6 ล้านตัน และมีการคาดการณ์ว่าในช่วงปี 2568-2573 จะเพิ่มเป็น 3.5 ล้านตัน อันเป็นผลมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศเสร็จสมบูรณ์ นอกจากนี้ ยังมีรายงานอีกว่า ด้านรถไฟนานาชาติ หว่ยฮว่าของจีนมีขบวนรถไฟเข้าใช้บริการเพิ่มขึ้นถึง 192.3%

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 โดยด้านดังกล่าวรองรับการค้าทางรถไฟระหว่างจีนกับลาวและเวียดนาม รวมถึงการขนส่งระหว่างท่าเรือทางตอนใต้ของจีน

อย่างไรก็ดี ช่วงเวลาดังกล่าวยังมีรายงานข่าวอีกว่าการก่อสร้างทางรถไฟสายจีน-คีร์กีซสถาน-อุซเบกิสถาน ถูกเลื่อนออกไปอย่างไม่มีการกำหนด เนื่องจากทั้งสามประเทศไม่สามารถตกลงกันเกี่ยวกับการออกเงินลงทุนได้ และจีนมุ่งให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าไปยังยุโรปผ่านคาซัคสถานและรัสเซีย ซึ่งมีความสัมพันธ์เชิงภูมิรัฐศาสตร์ต่อกันมากกว่า ทั้งนี้ ไทยยังอาจใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งทางรางของประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนกับจีนได้

### ประเด็นความท้าทาย



#### การขนส่งสินค้าทางเรืออาจต้องเร่งปรับตัว

♦ ในเดือนตุลาคม 2566 อียิปต์ประกาศจะปรับขึ้นค่าธรรมเนียมการผ่านคลองสุเอซอีก 5-15% ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2567 เป็นต้นไป หลังจากปรับขึ้นมาแล้ว 3 ครั้งในช่วงปี 2565-2566 โดยฝ่ายอียิปต์ให้เหตุผลว่าภาวะเงินเฟ้อทั่วโลกทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานของคลองสุเอซเพิ่มขึ้นจึงเป็นอีกหนึ่งในประเด็นความท้าทายของการขนส่งสินค้าทางเรือ ที่จะต้องมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น และส่งผลกระทบต่ออัตราเงินเฟ้อทั่วโลกตามห่วงโซ่อุปทาน ตลอดจนการลดลงของอำนาจซื้อของผู้บริโภค นอกจากนี้ ช่วงที่ผ่านมา ยังมีรายงานข่าวการปรับลดพนักงานของบริษัทเดินเรือรายใหญ่ของโลกลงเป็นจำนวนมาก สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นต้องพิจารณา

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

กระทบแผนการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ของทั้งผู้ประกอบการโลจิสติกส์และผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้า รวมถึงอาจต้องปรับตัวอย่างเหมาะสมต่อกระแสความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ ความเปลี่ยนแปลงด้านต้นทุนการขนส่งผ่านคลองสุเอซอาจกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างไทยกับประเทศคู่ค้าในทวีปยุโรปเป็นหลัก ซึ่งข้อมูลระบุว่า ในเดือนกันยายน 2566 การค้าระหว่างประเทศผ่านการขนส่งทางเรือของไทยกับยุโรปลดลง 12.12% เมื่อเทียบกับปีก่อน ในขณะที่การค้าผ่านการขนส่งทางเรือโดยรวมของไทยลดลง 5.3% โดยเป็นการส่งออกจากไทยไปยุโรปที่ลดลง 14.19% ผู้ประกอบการไทยจึงควรพิจารณาเร่งปรับตัวต่อไป



### ฉบับพอร์โลจิสติกส์

## มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (กันยายน 2566)



### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,125,970.50**  
 สัดส่วน **65.7%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -5.3%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(19.1%)	▲ 2.6%
	สหรัฐอเมริกา	(11.8%)	▼ -5.1%
	ญี่ปุ่น	(10.9%)	▼ -6.7%

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (73.5%)	▼ -2.0%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศภ.1) (12.2%)	▼ -19.9%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท. (6.0%)	▼ -8.2%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (9.0%)	▼ -1.7%
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703) (4.5%)	▲ 28.2%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.8%)	▲ 1.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **422,238.43**  
 สัดส่วน **24.6%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -0.2%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	สหรัฐอเมริกา	(15.8%)	▼ -13.3%
	จีน	(13.1%)	▼ -13.3%
	ไต้หวัน	(10.8%)	▲ 88.6%

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (97.2%)	▼ -2.3%
สนามบินดอนเมือง (2.3%)	▲ 267.6%
สนามบินนานาชาติอุตุมะเกา (ศภ.1) (0.4%)	▲ 1,796.5%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรอิเล็กทรอนิกส์ (8542) (18.6%)	▼ -4.4%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (10.8%)	▲ 1.8%
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (7.6%)	▲ 4.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **155,900.33**  
 สัดส่วน **9.1%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -12.5%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(26.6%)	▲ 58.0%
	มาเลเซีย	(15.3%)	▼ -19.5%
	ลาว	(13.7%)	▼ -5.1%

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศภ.4) (23.4%)	▼ -16.0%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2) (21.9%)	▲ 16.9%
ด่านศุลกากรนครพนม (ศภ.2) (6.6%)	▲ 27.8%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (10.9%)	▲ 3.8%
ผลไม้อื่น ๆ (0810) (5.3%)	▲ 438.7%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (3.8%)	▼ -8.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **849.82**  
 สัดส่วน **0.05%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -41.4%**

#### ตลาดสำคัญ\*

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(72.0%)	▼ -45.1%
	เกาหลีใต้	(7.0%)	▼ -58.5%
	สหรัฐอเมริกา	(4.5%)	▲ 90.2%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศภ.4) (93.7%)	▼ -42.6%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2) (2.7%)	▲ 378.5%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (52.0%)	▼ -51.0%
ยางธรรมชาติ (4001) (39.3%)	▼ -27.2%
ผลิตภัณฑ์พลาสติก (6809) (2.3%)	▲ 3.5%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### Highlight ประเด็นสำคัญ

## จับตามองการขนส่งสินค้าทางทะเลท่ามกลางความขัดแย้งอิสราเอล-ปาเลสไตน์

สถานการณ์การสู้รบระหว่างอิสราเอลและฮามาสที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่วันที่ 7 ตุลาคม 2566 และมีแนวโน้มที่จะมีความขัดแย้งเพิ่มมากขึ้น อาจส่งกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือผ่านคลองสุเอซซึ่งเป็นพื้นที่ใกล้ฉนวนกาซา 350-400 กิโลเมตร และช่องแคบฮอร์มุสที่เป็นช่องแคบที่ขนส่งน้ำมันที่สำคัญที่สุดในโลก ตลอดจนสร้างความกังวลต่อราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกที่อาจปรับตัวสูงขึ้นและผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก

**คลองสุเอซ**เป็นเส้นทางขนส่งทางน้ำแห่งแรกที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ไหลผ่านจากทางเหนือไปถึงทางใต้ของคอคอดสุเอซในประเทศอียิปต์ เชื่อมต่อกทะเลเมดิเตอร์เรเนียนกับทะเลแดง ปัจจุบันมีความยาว 193.3 กิโลเมตร เป็นเส้นทางขนส่งทางเรือที่สั้นที่สุดที่เชื่อมระหว่างยุโรป อินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ซึ่งเส้นทางจากโตเกียวถึงรอตเตอร์ดัม หากใช้เส้นทางผ่านแหลมกู๊ดโฮปจะคิดเป็นระยะทาง 14,507 ไมล์ทะเล ในขณะที่เส้นทางผ่านคลองสุเอซเป็นระยะทาง 11,192 ไมล์ทะเล โดยรวมแล้วร่นระยะการเดินทางไปได้ 3,315 ไมล์ทะเล



ที่มา: Suez Canal Authority

จากรายงานของหน่วยงานบริหารจัดการคลองสุเอซ (Suez Canal Authority: SCA) ปี 2562 มีเรือที่ใช้เส้นทางคลองสุเอซเป็นจำนวนประมาณ 19,000 ลำ เฉลี่ย 52 ลำต่อวัน และขนส่งสินค้าเป็นปริมาณประมาณ 1.2 ล้านตัน เฉลี่ย 3,000 ตันต่อวัน โดยเส้นทางผ่านคลองสุเอซเป็นเส้นทางเดินเรือที่มีการใช้งานมากที่สุดในโลก คิดเป็นร้อยละ 12 ของการขนส่งทางทะเลของโลก และเป็นร้อยละ 30 ของการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดของโลก หากเส้นทางดังกล่าวได้รับผลกระทบอาจมีผลถึงเส้นทางส่งสินค้าทางเรือของไทยไปยุโรป โดยไทยส่งออกไปยุโรป (EU27&UK) ในปี 2566 (ม.ค.-ก.ย.) มีมูลค่าการส่งออกทางเรือ 4.27 แสนล้านบาท อัตราการขนส่งทางเรือเฉลี่ยประมาณร้อยละ 63.29 และมีมูลค่าการนำเข้าทางเรือ 3.00 แสนล้านบาท อัตราการขนส่งทางเรือเฉลี่ยประมาณร้อยละ 50.69



ที่มา: BBC



ที่มา: worldatlas

**ช่องแคบฮอร์มุส**ตั้งอยู่ระหว่างประเทศโอมานและประเทศอิหร่าน เชื่อมต่ออ่าวเปอร์เซียกับอ่าวโอมานเข้ากับทะเลอาหรับ เป็นช่องทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญที่สุดในโลก เนื่องจากประเทศผู้ผลิตน้ำมันที่สำคัญในโลกใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง อาทิ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ คูเวต อิหร่าน กาตาร์ บาห์เรน และอิรัก โดยน้ำมันที่ขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุสคิดเป็นร้อยละ 20-30 ของน้ำมันทั้งหมดในโลก ความขัดแย้งดังกล่าวจึงเพิ่มความเสี่ยงต่อการขนส่งและอุปทานน้ำมันโลก

ในปี 2566 (ม.ค.-ก.ย.) ไทยมีการนำเข้าสินค้าพลังงานคิดเป็นร้อยละ 19 ของการนำเข้าสินค้าทั้งหมด หากสถานการณ์ความขัดแย้งของทั้งสองฝ่ายขยายตัวเป็นสงครามภูมิภาคส่งผลให้ราคาพลังงานพุ่งสูงขึ้น และเศรษฐกิจโลกชะลอตัวลง ไทยอาจมีการขาดดุลทางการค้าจากการนำเข้าพลังงานในมูลค่าที่สูงขึ้น และส่งออกได้น้อยลงเนื่องจากอุปทานที่ลดลงและต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น



## Highlight ประเด็นสำคัญ

### จับตามองการขนส่งสินค้าทางทะเลท่ามกลางความขัดแย้งอิสราเอล-ปาเลสไตน์ (ต่อ)

#### ผลกระทบต่อการค้า

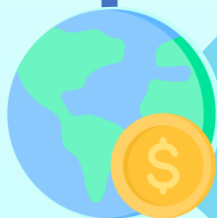
#### ราคาพลังงานพุ่งสูงขึ้น

ธนาคารโลก (World Bank) ได้รายงานใน Commodity market outlook ฉบับเดือนตุลาคม 2566 ว่า ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของสถานการณ์ขัดแย้งดังกล่าว ราคาพลังงานโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ในขณะที่ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 6 และหากความขัดแย้งทวีความรุนแรงขึ้นอาจส่งผลให้มีการจำกัดการเดินเรือผ่านคลองสุเอซ ซึ่งจะส่งผลให้ราคาพลังงานเพิ่มสูงขึ้นอีก อย่างไรก็ตาม ความขัดแย้งอาจไม่ส่งผลต่อราคาสินค้ามากนัก เนื่องจากตลาดในปัจจุบันมีการลดการพึ่งพาน้ำมันกระจายแหล่งนำเข้า และมีกลยุทธ์เก็บน้ำมันสำรอง



#### เศรษฐกิจโลกชะลอตัว

ความขัดแย้งอิสราเอล-ปาเลสไตน์ยังไม่ส่งผลต่อเศรษฐกิจในวงกว้าง เนื่องจากปัจจุบันพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบยังจำกัดและไม่กระทบต่อการผลิตและการส่งออกน้ำมันในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม อาจต้องจับตามองความเสี่ยงในด้านการขนส่งสินค้าอย่างใกล้ชิด โดยเฉพาะเส้นทางผ่านคลองสุเอซและช่องแคบฮอร์มุสที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบมากกว่าเส้นทางเดินเรืออื่นๆ ทั้งนี้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่า ในปี 2566 เศรษฐกิจโลกจะเติบโตร้อยละ 3 และในปี 2567 จะเติบโตร้อยละ 2.9 ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในอดีต (ปี 2543-2562) ที่ร้อยละ 3.8 โดยมีปัจจัยจากการใช้นโยบายการเงินตึงตัวเพื่อลดเงินเฟ้อของแต่ละประเทศ ซึ่งหากสงครามขยายตัวเป็นสงครามภูมิภาคอาจส่งผลให้เศรษฐกิจโลกชะลอตัวลงอีก



#### ค่าธรรมเนียมการเดินเรือที่เพิ่มขึ้น

เมื่อวันที่ 16-17 ตุลาคม 2566 หน่วยงานบริหารจัดการคลองสุเอซ ได้ออกประกาศขึ้นค่าธรรมเนียมผ่านคลองสุเอซอีกร้อยละ 5-15 ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2567 เป็นต้นไป และมีความเป็นไปได้ว่าจะมีการเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นอีก รวมทั้งสายการเดินเรือบางแห่งอาจปรับค่าบริการส่วนเพิ่ม (War Risk Surcharge) สำหรับการเดินเรือไปยังบริเวณที่มีความเสี่ยง ทั้งนี้ แม้ค่าธรรมเนียมและค่าปรับดังกล่าวจะทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้น แต่ยังคงมีความเป็นไปได้สูงว่าเรือขนส่งจะยังเลือกใช้เส้นทางดังกล่าวเพื่อลดระยะเวลา ระยะทาง และเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งให้ได้มากที่สุด



ที่มา: หน่วยงานบริหารจัดการคลองสุเอซ (Suez Canal Authority)  
Economist Intelligence Unit (EIU)  
ธนาคารโลก (World Bank)  
กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF)

