สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนกรกฎาคม 2568

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
Trade Policy and Strategy Office
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กรกฎาคม 2568)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* 46,570

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	327	▼ -2.1%
ปิดกิจการ	69	▼ -14.8%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	(59.33%)	▲ 38.6%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(10.09%)	▼-38.9%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(10.09%)	▼-37.7%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ก.ค. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	441.49	(2.55%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	434.19	(2.51%)
กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (53200)	374.71	(2.17%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ก.ค. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 46,570 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 327 ราย ลดลง 2.1% และปิดกิจการ 69 ราย ลดลง 14.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 194 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 38.6% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ก.ค. 2568)** มูลค่า 2,564.3 ล้านบาท คิดเป็น 14.83% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส สิงคโปร์ เนเธอร์แลนด์ และฮ่องกง ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) คิดเป็น 2.55% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

พัฒนาการการขนส่งทางรางและทางน้ำที่สำคัญรอบโลก

ประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ได้เร่งพัฒนาระบบขนส่งทางรางและทางน้ำอย่างต่อเนื่อง ล่าสุด **กลุ่มประเทศบอลติก ได้แก่ เอสโตเนีย ลัตเวีย และลิทัวเนีย** ได้บูรณาการระบบรถไฟเชื่อมเมืองหลวงทั้งสามอย่างไร้รอยต่อ ทำให้ผู้โดยสารเดินทางจากทาลลินน์สู่ริกาและวิลนีอุสภายในหนึ่งวัน ด้วยบัตรโดยสารเพียงใบเดียว ลดทั้งเวลา ค่าใช้จ่าย และจำนวนครั้งในการเปลี่ยนขบวนรถ

ขณะที่**จีน**โดยเฉพาะมณฑลหูหนานได้ยกระดับด่านรถไฟนานาชาติหวายฮั่วผ่านมาตรการใหม่ 10 ประการ อาทิ ปฏิรูประบบการตรวจสอบศุลกากร ขยายรูปแบบพิธีการศุลกากร เช่น การยื่นสำแดงล่วงหน้า การส่งมอบสินค้าที่ข้างขบวนรถไฟ และการผ่านด่านที่รวดเร็วสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก ดำเนินการควบคุมสินค้าแบบ ด่านรถไฟ+เขตเศรษฐกิจ และด่าน+จุดขนถ่าย เพื่อให้การรับรองประสิทธิภาพการผ่านด่านเร็วกว่าระดับเฉลี่ยของประเทศ และบูรณาการเข้ากับระเบียงการขนส่งเชื่อมทางบกและทางทะเลสายใหม่แห่งภาคตะวันตก ส่งเสริมศักยภาพการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมจีนกับอาเซียน โดยมีผลลัพธ์ชัดเจน เช่น การลดเวลาขนส่งผลไม้จากลาวเข้าสู่มณฑลหูหนานเหลือไม่ถึง 4 วัน

นอกจากนี้ จีนยังได้เร่งสร้างคลองผิงลูในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ซึ่งเป็นคลองเชื่อมแม่น้ำกับทะเลแห่งแรกนับตั้งแต่การก่อตั้งประเทศ โดยโครงการมีความคืบหน้าเกินร้อยละ 80 และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2569 คลองยาว 135 กิโลเมตรนี้จะเป็นเส้นทางเดินเรือขนาดมาตรฐานที่รองรับเรือ 5,000 ตัน ช่วยลดความแออัดของแม่น้ำแยงซี เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจหลักของจีนกับอ่าวเป่ยปู้และอาเซียน

อีกด้านหนึ่ง **อินเดีย**ได้เปิดแผนพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมต่อเรือใน 5 รัฐชายฝั่ง ได้แก่ มหาราษฏระ ทมิฬนาฑู อานธรประเทศ โอริศา และคุชราต รวมพื้นที่กว่า 15,000 เอเคอร์ เพื่อรองรับความต้องการเรือทั้งภาครัฐและเอกชน โดยตั้งเป้าการลงทุนกว่า 1.5 ล้านล้านรูปี รัฐต่าง ๆ ได้จัดเตรียมมาตรการสนับสนุนทั้งด้านเงินทุน การพัฒนาแรงงาน และนวัตกรรมพลังงานสีเขียว เช่น การผลิตเรือพลังงานไฮโดรเจนในรัฐทมิฬนาฑู

ส่วน**เวียดนาม** โดยท่าเรือนานาชาติ Nghi Son จังหวัด Thanh Hoa ได้เปิดเส้นทางเดินเรือตู้คอนเทนเนอร์ชายฝั่งสาย Hai Phong – Nghi Son อย่างเป็นทางการ ซึ่งช่วยลดต้นทุนลงร้อยละ 15 ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้มากถึงร้อยละ 70 และลดภาระบนระบบขนส่งทางบกที่เคยครองสัดส่วนสูงเกือบทั้งหมด อีกทั้งยังส่งเสริมให้จังหวัด Thanh Hoa เชื่อมโยงการค้าและการลงทุนกับภาคเหนือและภาคกลางเวียดนามได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดย**ไทย**เอง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทดลองขยายบริการรถไฟชานเมืองขบวน 355/356 จากเดิมไปกลับจากสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถึงเพียงสถานีชุมทางหนองปลาดุก จังหวัดราชบุรี ให้ไปกลับได้ถึงสถานีบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ส่วนท่าเรือแหลมฉบังจะนำระบบบริหารจัดการรถ Truck Queue มาลดความแออัดของรถบรรทุกในบริเวณท่าเรือ รวมถึงจะมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการดำเนินงานในท่าเรือ ขณะที่ท่าเรือกรุงเทพจะเป็นท่าเรือนำร่องในการนำระบบใบสั่งปล่อยสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (NSW e-D/O) มาใช้ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการยกระดับท่าเรือของไทยสู่การเป็น Smart Port

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, Baltic Business Quarterly, Chinanews, The Hindu Business Line, VnEconomy, มติชน, เดลินิวส์, การเงินการธนาคาร

สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนกรกฎาคม 2568

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
Trade Policy and Strategy Office
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

จับชีพจรโลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (กรกฎาคม 2568)

การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	**1,113,983.89**
สัดส่วน	**60.0%**
การเติบโต (YoY)	▼ **-11.8%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(23.1%)	▲ 1.2%
สหรัฐอเมริกา	(13.4%)	▼ -4.2%
ญี่ปุ่น	(10.3%)	▼ -6.0%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(74.6%)	▼ -10.4%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศภ.1)	(9.1%)	▼ -28.4%
ท่าเรือกรุงเทพ สทก.	(6.6%)	▼ -8.8%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(5.1%)	▼ -54.2%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(2.0%)	▲ 8.3%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.3%)	▼ -45.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	**542,747.79**
สัดส่วน	**29.2%**
การเติบโต (YoY)	▲ **11.3%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(20.2%)	▲ 62.7%
สหรัฐอเมริกา	(19.7%)	▲ 23.5%
ไต้หวัน	(8.1%)	▼ -28.5%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(91.1%)	▲ 4.2%
สนามบินดอนเมือง	(2.3%)	▲ 51.1%
สนามบินภูเก็ต (ศภ.4)	(0.2%)	▲ 7.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(8.9%)	▼ -33.4%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(7.8%)	▲ 95.8%
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(6.4%)	▲ 146.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	**176,759.73**
สัดส่วน	**9.5%**
การเติบโต (YoY)	▲ **3.0%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(35.5%)	▲ 47.5%
มาเลเซีย	(15.4%)	▼ -12.0%
ลาว	(12.6%)	▲ 3.3%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2)	(27.4%)	▲ 68.1%
ด่านศุลกากรสะเดา (ศภ.4)	(24.4%)	▼ -7.3%
ด่านศุลกากรนครพนม (ศภ.2)	(11.1%)	▲ 66.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ทุเรียนสด (081060)	(13.1%)	▲ 134.6%
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(3.9%)	▲ 75.6%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อื่น ๆ (847330)	(2.7%)	▲ 121.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	**4,136.89**
สัดส่วน	**0.22%**
การเติบโต (YoY)	▲ **40.0%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(90.6%)	▲ 43.9%
ญี่ปุ่น	(1.5%)	▲ 37.2%
เยอรมนี	(1.3%)	▲ 1,925.9%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	(75.5%)	▲ 310.7%
ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ (ศภ.4)	(46.8%)	▼ -11.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(19.8%)	▼ -41.4%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อื่น ๆ (847330)	(18.3%)	▲ 546.5%
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(14.7%)	▼ -2.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนกรกฎาคม 2568

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
Trade Policy and Strategy Office
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

เจาะลึกประเด็นสำคัญ

ความปลอดภัยทางไซเบอร์ในธุรกิจโลจิสติกส์

- **ความปลอดภัยทางไซเบอร์ในธุรกิจโลจิสติกส์**ถือเป็นประเด็นสำคัญและท้าทายในปัจจุบัน เนื่องจากห่วงโซ่อุปทานทั่วโลกจำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีดิจิทัลและเครือข่ายข้อมูลที่เชื่อมโยงกันในการดำเนินธุรกิจ รายงานจาก SecurityScorecard ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาชั้นนำด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ระบุว่า มากกว่า 70% ขององค์กรด้านโลจิสติกส์ทั่วโลกเผชิญการโจมตีทางไซเบอร์จากภายนอกองค์กร ขณะที่ค่าเสียหายเฉลี่ยต่อหนึ่งเหตุการณ์สูงถึง 4.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการโจมตีหรือการรั่วไหลของข้อมูลอาจส่งผลกระทบต่อทั้งประสิทธิภาพของธุรกิจและความเสียหายของระบบห่วงโซ่อุปทานเป็นวงกว้าง

รูปแบบการโจมตีทางไซเบอร์ในธุรกิจโลจิสติกส์

- **การโจมตีผ่านมัลแวร์ (Malware):** ซอฟต์แวร์ที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อทำลายหรือแทรกแซงระบบคอมพิวเตอร์โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของระบบ มีหลายรูปแบบ เช่น ไวรัส และ Ransomware (คือการเข้ารหัสหรือล็อกไฟล์ของผู้ใช้งาน ทำให้ไม่สามารถเปิดใช้งานได้ ผู้โจมตีจะเรียกร้องให้จ่ายค่าไถ่เพื่อแลกกับกุญแจถอดรหัสในการกู้คืนข้อมูลกลับมา) ซึ่งบริษัทขนส่งและท่าเรือหลายแห่งทั่วโลกเคยถูกโจมตีด้วยมัลแวร์ที่ทำให้ระบบติดขัดและไม่สามารถดำเนินการได้
- **การดักจับหรือการรั่วไหลของข้อมูลการขนส่ง**: การเข้าถึงข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาตที่อาจนำไปสู่การโจรกรรมหรือการก่อวินาศกรรม อาทิ ข้อมูลเส้นทาง รถบรรทุก สินค้า และลูกค้า
- **การแทรกแซงระบบ IoT และ GPS**: การแฮ็กระบบรถบรรทุกและโกดังที่ใช้ระบบ GPS เพื่อเปลี่ยนเส้นทางหรือหยุดการทำงาน
- **การโจมตีระบบห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Attack)**: หากบริษัทผู้ให้บริการสนับสนุน (Third Party) อาทิ บริษัทผู้ให้บริการซอฟต์แวร์จัดการคลังสินค้าถูกโจมตี อาจลามมากระทบข้อมูลผู้ใช้งานในธุรกิจอื่น ๆ

มาตรการ/แนวทางป้องกันการโจมตีทางไซเบอร์ในธุรกิจโลจิสติกส์

- **การเข้ารหัสข้อมูล (Data Encryption)**: การเปลี่ยนข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบที่อ่านไม่ได้ เว้นแต่จะมีกุญแจถอดรหัส (decryption key) จะช่วยป้องกันการดักจับข้อมูล
- **การตรวจสอบสิทธิ์หลายชั้น (Multi-Factor Authentication)**: การยืนยันตัวตนของผู้ใช้งานมากกว่ารหัสผ่านเพียงอย่างเดียว อาทิ การใช้ OTP ลายนิ้วมือ หรือแอปพลิเคชันยืนยันตัวตน เพิ่มความปลอดภัยในการเข้าถึงระบบจัดการโลจิสติกส์
- **การแบ่งเครือข่าย (Network Segmentation)**: การแยกเครือข่ายของปฏิบัติการหลัก (core operations) ออกจากเครือข่ายของปฏิบัติการอื่น ๆ เช่น การแยกระบบจัดการตู้คอนเทนเนอร์ออกจากระบบสำนักงาน หากมัลแวร์เข้ามาในเครือข่ายหนึ่ง จะจำกัดการแพร่กระจายไม่ให้ลามไปทั่วทั้งองค์กร
- **การติดตามและตรวจสอบแบบเรียลไทม์**: การใช้ระบบ AI และ Machine Learning เพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมผิดปกติ เช่น การเข้าถึงข้อมูลลูกค้าหรือระบบขนส่งที่ผิดปกติ ทำให้ตรวจจับการโจมตีได้รวดเร็ว เพื่อป้องกันความเสียหายขยายวงกว้าง
- **การฝึกอบรมบุคลากร**: การอบรมพนักงานด้านโลจิสติกส์ให้รู้จักกับภัยคุกคาม เช่น Phishing หรือการหลอกลวงผ่านการปลอมแปลงข้อมูลหรือสื่อสาร เช่น อีเมล ข้อความ SMS และการใช้เทคนิคจิตวิทยาหลอกล่อให้บุคลากรเปิดเผยข้อมูล (Social Engineering) ทำให้บุคลากรรู้จักแยกแยะอีเมล/ลิงก์ปลอม หรือไม่เปิดไฟล์แนบที่เป็นไฟล์ต้องสงสัย

ที่มา : CISA, NIST, SecurityScorecard, IT Chulalongkorn, CNBC, Gartner, World Economic Forum

สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนกรกฎาคม 2568

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า
Trade Policy and Strategy Office
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

เจาะลึกประเด็นสำคัญ

ตัวอย่างบริษัทโลจิสติกส์ที่เคยเผชิญกับการถูกโจมตีทางไซเบอร์

FedEx & TNT Express

เหตุการณ์: ในปี 2560 บริษัท TNT Express ซึ่งเป็นบริษัทผู้ให้บริการขนส่งพัสดุในยุโรป ในเครือ FedEx และเป็นศูนย์กระจายสินค้าหลักในยุโรป ถูกโจมตีทางไซเบอร์ด้วยมัลแวร์ NotPetya ซึ่งเป็นมัลแวร์เรียกค่าไถ่ประเภทหนึ่งที่แพร่กระจายอย่างรวดเร็วและทำลายล้างระบบคอมพิวเตอร์ โดยมุ่งขโมยและเข้ารหัสไฟล์ข้อมูลที่มีความละเอียดอ่อน ส่งผลให้ระบบติดตามพัสดุและการดำเนินงานหลักในยุโรปหยุดชะงัก

ผลกระทบ:

- ระบบติดตามพัสดุและเครือข่ายไอทีล่ม ลูกค้าไม่สามารถติดตามสถานะการจัดส่งได้ บริษัทจึงต้องใช้วิธีกรอกข้อมูลด้วยมือ ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินธุรกิจและการให้บริการลูกค้า
- TNT Express ต้องหยุดให้บริการในบางประเทศ/พื้นที่ชั่วคราว
- เกิดความเสียหายรวมกว่า 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 1 หมื่นล้านบาท) กระทบต่อผลประกอบการและชื่อเสียงในฐานะบริษัทขนส่งระดับโลก

Maersk

เหตุการณ์: ปี 2560 บริษัท A.P. Moller–Maersk ผู้ให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์รายใหญ่ที่สุดของโลกจากเดนมาร์ก ถูกโจมตีด้วยมัลแวร์ NotPetya เช่นเดียวกัน โดยระบบเครือข่ายสำคัญของ Maersk อาทิ ระบบ IT ระบบจองตู้คอนเทนเนอร์ และระบบบริหารท่าเรือทั้งหมดหยุดชะงักไปพร้อมกัน

ผลกระทบ:

- ไม่สามารถโหลดหรือปล่อยตู้คอนเทนเนอร์ได้ ส่งผลให้ท่าเรือหลายแห่งทั่วโลกหยุดทำงาน กระทบต่อความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจและระบบขนส่งทั่วโลก
- ระบบจองและติดตามตู้คอนเทนเนอร์ใช้งานไม่ได้ จึงต้องใช้วิธีออกใบคำสั่งขนส่งใหม่ด้วยมือ ซึ่งคาดเคลื่อนได้ง่ายและใช้เวลานาน

KNP Logistics Group

เหตุการณ์: บริษัท KNP Logistics Group ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และขนส่งในสหราชอาณาจักรที่ก่อตั้งมานานกว่า 158 ปี โดนโจมตีทางไซเบอร์เมื่อปี 2566 ด้วย Akira ransomware หรือมัลแวร์เรียกค่าไถ่อีกชนิดหนึ่ง โดยแฮ็กเกอร์เข้าระบบผ่านรหัสผ่านที่ตั้งไว้อย่างไม่รัดกุมของพนักงานเพียงคนเดียว ซึ่งทำให้สามารถเจาะเข้าสู่ระบบ IT และเข้ารหัสข้อมูลสำคัญ พร้อมเรียกค่าไถ่จำนวนกว่า 5 ล้านปอนด์ หรือประมาณ 225 ล้านบาท

ผลกระทบ:

- ระบบดิจิทัลหลักของบริษัทถูกเข้ารหัส ใช้งานไม่ได้ การปฏิบัติงานหยุดชะงักทันที ลูกค้าและคู่ค้าไม่สามารถใช้บริการได้
- บริษัทไม่สามารถกู้ระบบกลับมาได้ แม้มีประกันภัยไซเบอร์รองรับบางส่วน แต่ไม่สามารถจ่ายเงินค่าไถ่ได้ จึงต้องประกาศปิดกิจการถาวรในที่สุด ทำให้พนักงานกว่า 700 คนตกงานทันที
- บริษัทสูญเสียชื่อเสียง ตลอดจนเกิดความเสียหายเชิงเศรษฐกิจจากการเลิกจ้างเป็นจำนวนมาก

บทเรียนของบริษัทโลจิสติกส์ที่ได้รับผลกระทบจากการถูกโจมตีทางไซเบอร์:

- ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องอาศัยระบบดิจิทัลที่เชื่อมโยงข้อมูลหลายภาคส่วน การโจมตีทางไซเบอร์เพียงจุดเดียวสามารถสร้างผลกระทบเป็นวงกว้าง ความปลอดภัยทางไซเบอร์จึงไม่ควรเป็นแค่ประเด็นของระบบสนับสนุนด้าน IT แต่ควรเป็นมาตรการจำเป็นของธุรกิจ
- ธุรกิจโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีระบบสำรองการจัดเก็บข้อมูลที่พร้อมใช้งานได้อย่างต่อเนื่องทันที เพื่อป้องกันธุรกิจหยุดชะงักจากการถูกโจมตีทางไซเบอร์
- ธุรกิจโลจิสติกส์จำเป็นต้องเสริมความปลอดภัยเชิงป้องกัน อาทิ การมีมาตรการในการตั้งรหัสผ่านที่เข้มงวดหรือการเปลี่ยนรหัสผ่านใหม่บ่อย ๆ ตลอดจนใช้วิธีตรวจสอบการยืนยันตัวตัวหลายชั้น เพื่อเพิ่มความรัดกุมในการเข้าถึงข้อมูลสำคัญขององค์กร
- ธุรกิจโลจิสติกส์ควรมีพันธมิตรกับธุรกิจซอฟต์แวร์เพื่อรับมือกับภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่อาจเกิดขึ้นในรูปแบบใหม่ ๆ ในอนาคต

ที่มา : cybersecurity-insiders, BBC, The Economic Times, The Cyber Express