

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กรกฎาคม 2566)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	41,442	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	309	▲ 17.9%
ปิดกิจการ	79	▲ 5.3%

* หมายถึง : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)		
	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(42.1%)	▼ -5.8%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(19.4%)	▲ 66.7%
กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (52292)	(14.6%)	▲ 80.0%

* หมายถึง : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน พ.ค. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (51101)	39,255.42	(91.5%)
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (52221)	626.71	(1.5%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	602.04	(1.4%)

* หมายถึง : ข้อมูลเดือน พ.ค. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 41,442 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 309 ราย เพิ่มขึ้น 17.9% และปิดกิจการ 79 ราย เพิ่มขึ้น 5.3% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 130 ราย คิดเป็น 42.1% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด ลดลง 5.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน และกิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ก.ค. 2566)** มูลค่า 42,881.85 ล้านบาท คิดเป็น 57.71% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ฮ่องกง ญี่ปุ่น และหมู่เกาะบริติชเวอร์จิน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา คิดเป็น 91.5% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นโอกาส

WLP ดูไบกับโอกาสของภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย

- **โครงการ World Logistics Passport (WLP)** ความร่วมมือของ

ฝ่ายรัฐดูไบ



ฝ่ายคู่ความร่วมมือ (Partner)

- บริษัท DP World (ท่าเรือ 78 แห่งทั่วโลก+พื้นที่ Free-zone 20 แห่ง)
- สายการบินเอมิเรตส์
- บริษัท DNATA
- สำนักงานศุลกากรแห่งรัฐดูไบ



ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ/ กระทรวงคมนาคม

- เป้าหมายเพื่ออำนวยความสะดวกและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลก เครือข่ายฮับใน 20 ประเทศ ทั้งตะวันออกกลาง แอฟริกา อเมริกาใต้ เอเชีย รวมถึงไทย



ทางเรือ



ทางอากาศ

- ประโยชน์จากการเข้าร่วมโครงการฯ
 - ความสะดวกในการขนส่งสินค้า
 - ลดระยะเวลาและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและโลจิสติกส์
 สำหรับการค้าไทยคาดว่าจะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกและกระจายธุรกิจไปสู่ตลาดใหม่อย่าง อเมริกาใต้ เอเชียใต้ แอฟริกา

ประเด็นความท้าทาย

จับตาเศรษฐกิจจีนชะลอตัว

- ปัจจุบันทั่วโลกให้ความสนใจกับการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีน ซึ่งเห็นได้จาก
 - มูลค่าการส่งออกของจีนในเดือนกรกฎาคม 2566 ลดลงกว่า 14.5%
 - ตัวเลขการลงทุนในกลุ่มอสังหาริมทรัพย์ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2566 ลดลงกว่าเกือบ 8%
- สำหรับไทยเดือนกรกฎาคม 2566 ตัวเลขการส่งออกไปจีนลดลงเช่นกัน โดยมูลค่าการส่งออกไปจีนลดลงกว่า 5%



- ทั้งนี้ IMF คาดการณ์ว่าในครึ่งปีหลัง เศรษฐกิจจีนจะยังคงชะลอตัวจากปัญหาในภาคอสังหาริมทรัพย์ และความเสี่ยงการว่างงาน

- จากปัจจัยข้างต้น จึงน่าจับตามองว่าในอนาคตการนำเข้าเพื่อการบริโภคของจีนอาจลดลง ซึ่งเป็นผลจากกำลังซื้อของประชากรลดลง
- ซึ่งทั้งภาครัฐและเอกชนไทยควรเตรียมพร้อมรับความเสี่ยงดังกล่าว ทั้งในส่วนของ การเจรจาเปิดตลาดและหาคู่ค้าใหม่ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือกับการลดลงของสัดส่วนการค้ากับจีนอีกด้วย

ที่มา : CNN Business/IMF



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่ Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างความเข้มแข็งทางการค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 5857

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มิถุนายน 2566)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,165,295.36**
 สัดส่วน **68.3%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -10.7%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (18.6%) ▼ -13.2%	
สหรัฐอเมริกา (11.4%) ▼ -2.0%	
ญี่ปุ่น (11.1%) ▼ -7.0%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
งานตรวจสอบปล่อยปิโตรเลียม ด้านศุลกากร มาบตาพุด (ศก.1) (10.7%) ▼ -5.9%	
ท่าเรือ บ.อัคริซัน แหลมฉบังฯ (C1&C2) (9.0%) ▼ -15.2%	
ท่าเรือ บ.อัคริซัน แหลมฉบังฯ (D1&D2&D3) (สกบ.) (6.3%) ▲ 21.1%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (9.0%) ▼ -31.8%	
เครื่องยนต์และชิ้นส่วน (8703) (3.5%) ▲ 31.5%	
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.4%) ▼ -4.1%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **369,063.49**
 สัดส่วน **21.6%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 0.9%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (16.8%) ▼ -4.1%	
จีน (12.6%) ▼ -19.1%	
ญี่ปุ่น (9.5%) ▼ -6.1%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (50.9%) ▲ 1.4%	
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจีคาร์โก้ (28.4%) ▲ 10.7%	
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจี(EXPRESS) (17.0%) ▼ -9.6%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเล็กทรอนิกส์ (8542) (21.4%) ▲ 4.9%	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (10.0%) ▲ 28.1%	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (6.8%) ▼ -29.2%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **162,867.22**
 สัดส่วน **9.5%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -8.2%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (27.3%) ▲ 44.6%	
มาเลเซีย (14.3%) ▼ -21.8%	
ลาว (12.2%) ▼ -8.2%	

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (20.1%) ▼ -24.6%	
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (17.5%) ▲ 25.0%	
ด้านศุลกากรนครพนม (ศก.2) (8.7%) ▲ 52.1%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ผลไม้อื่นๆ (0810) (11.5%) ▲ 106.3%	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (9.9%) ▲ 7.5%	
เพชร (7102) (5.4%) ▼ -28.5%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,759.22**
 สัดส่วน **0.1%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 26.0%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (84.3%) ▲ 32.1%	
เกาหลีใต้ (6.9%) ▲ 18.6%	
ญี่ปุ่น (2.7%) ▼ -47.8%	

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ ทางรถไฟ (71.1%) ▼ -3.5%	
ด้านพรมแดนรถไฟหนองคาย (27.3%) ▲ 703.1%	

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001) (38.0%) ▲ 74.5%	
ปุ๋ยเคมี (3105) (32.7%) - -	
ยางสังเคราะห์ (4002) (31.9%) ▼ -37.4%	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

ความท้าทายของโลจิสติกส์สินค้าอาหารและเกษตรอินทรีย์ (ORGANIC FOOD)

ในช่วงที่ผ่านมา ประชากรทั่วโลกหันมาใส่ใจดูแลรักษาสุขภาพกันมากขึ้น ส่งผลดีต่อตลาดสินค้าเพื่อสุขภาพอย่างสินค้าเกษตรอินทรีย์ ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง เห็นได้จากมูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรอินทรีย์ ดังนี้

โลก

ในปี 2564¹ มูลค่าการค้าสินค้าเกษตรอินทรีย์ทั่วโลก (สถิติ 191 ประเทศ) สูงถึงราว 124,800 เหรียญยูโร ตลาดที่ใหญ่ที่สุดของโลกอยู่ในแถบอเมริกาและยุโรป



ตลาดใหญ่อันดับที่ 1 สหรัฐฯ (มูลค่าการค้ารวม > 48,600 ล้านเหรียญยูโร)



เยอรมนี (15,900 ล้านเหรียญยูโร)

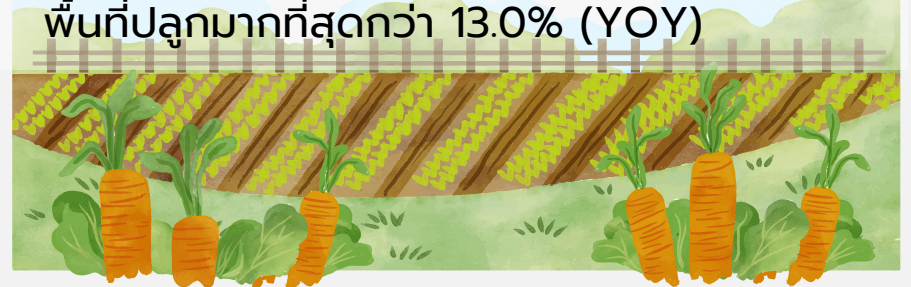


ฝรั่งเศส (12,700 ล้านเหรียญยูโร)



พื้นที่เพาะปลูกเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจนในหลายประเทศ โดยภาพรวมของโลกเพิ่มขึ้นราว 76.4 ล้านเฮกเตอร์ (+1.6% ของพื้นที่ทางการเกษตรทั่วโลก)

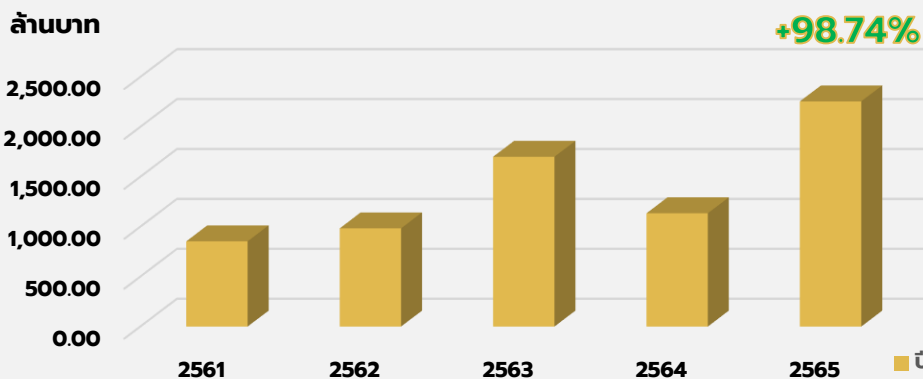
ประเทศที่มีพื้นที่ปลูกมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ออสเตรเลีย อาร์เจนตินา และฝรั่งเศส ตามลำดับ ทั้งนี้ จีนเป็นประเทศที่มีการเพิ่มขึ้นของสัดส่วนพื้นที่ปลูกมากที่สุดกว่า 13.0% (YOY)



แม้ว่าสถิติข้างต้นจะแสดงถึงความต้องการบริโภคที่สูงขึ้นมาก อย่างไรก็ตาม ตลาดสินค้าเกษตรอินทรีย์ยังคงต้องเผชิญความท้าทายหลายประการ เช่น สถานการณ์เงินเฟ้อ ความผันผวนของราคาน้ำมัน และภัยแล้ง ฯลฯ

ไทย

มูลค่าการส่งออกสินค้าเกษตรอินทรีย์ของไทย ประจำปี 2561-2565



สินค้าเกษตรอินทรีย์สำคัญที่ไทยส่งออกเป็นอันดับต้นๆ ได้แก่ ข้าวอินทรีย์ โดยส่งออกไปยังหลายประเทศ เช่น สหรัฐฯ และยุโรป

ตัวอย่างการเปรียบเทียบ

ราคาสินค้าอินทรีย์ และสินค้าปกติ ที่มีมูลค่าเพิ่ม



ข้าวเจ้าขาวหอมมะลิไทย 100% (อินทรีย์) (HS10063040500)

ปี 2566 มีมูลค่าการส่งออกต่อหน่วย (KG) ในภาพรวมสูงกว่าสินค้าปกติชนิดเดียวกันราว 48%



มังคุด(อินทรีย์)(HS08045030501)

ปี 2566 มีมูลค่าการส่งออกต่อหน่วย (KG) ในภาพรวมสูงกว่าสินค้าปกติชนิดเดียวกันราว 62%

มาตรฐานเกษตรอินทรีย์ & การขนส่งและการจัดเก็บเกษตรอินทรีย์

สำหรับผู้ประกอบการที่กำลังมองหาโอกาสในตลาดส่งออกสินค้าดังกล่าว โดยพื้นฐานควรมีการรับรองมาตรฐาน GAP (Good Agricultural Practices) ของกรมวิชาการเกษตร นอกจากนี้ ควรตรวจสอบมาตรฐานให้เป็นไปตามเงื่อนไขการนำเข้าของแต่ละประเทศตามตลาดเป้าหมาย

ที่มา: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/ FiBL & IFOAM¹ /กรมการค้าต่างประเทศ/ ResearchGate/สถาบันบริการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานผลิตภัณฑ์



Highlight ประเด็นสำคัญ

ความท้าทายของโลจิสติกส์สินค้าอาหารและเกษตรอินทรีย์ (ORGANIC FOOD) (ต่อ)

ตัวอย่างมาตรฐานเกษตรอินทรีย์



มาตรฐานระบบอินทรีย์
IFOAM



มาตรฐานระบบอินทรีย์
แคนาดา (COR)



มาตรฐานระบบอินทรีย์
สหรัฐอเมริกา (NOP)



มาตรฐานระบบอินทรีย์
สหภาพยุโรป (EU)



มาตรฐานระบบอินทรีย์
ญี่ปุ่น (JAS)



หน่วยงาน
รับผิดชอบ

สหพันธ์เกษตร
อินทรีย์นานาชาติ

Canadian Food
Inspection
Agency (CFIA)

United States
Department of
Agriculture
(USDA)

สหภาพยุโรป (EU)

Ministry of
Agriculture,
Forestry and
Fisheries (MAFF)

ประเทศผู้นำเข้า

มาเลเซีย สิงคโปร์
ฮ่องกง ออสเตรเลีย
นิวซีแลนด์

แคนาดา

สหรัฐอเมริกา

สหภาพยุโรป

ญี่ปุ่น



มาตรฐาน GAP
:สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตร
และอาหารแห่งชาติ - มกอช.

กำหนดหลักเกณฑ์สำคัญ 8 เรื่อง คือ

- พื้นที่ปลูก
- แหล่งน้ำ
- การใช้วัตถุอันตรายทางการเกษตร
- การจัดการก่อนการเก็บเกี่ยว
- การปฏิบัติหลังการเก็บเกี่ยว
- การเก็บรักษาและการขนย้าย
- สุขลักษณะส่วนบุคคล
- การบันทึกข้อมูล

การขนส่งสินค้าเกษตรอินทรีย์
การจัดเก็บต้องไม่มีการปะปนกัน
ระหว่างพืชที่ได้รับรอง และไม่ได้รับ
การรับรองมาตรฐาน



การดำเนินการด้านโลจิสติกส์

ผลิตภัณฑ์เกษตรอินทรีย์ส่วนใหญ่มีอายุการเก็บรักษา
ที่สั้นและเน่าเสียง่าย การดำเนินการ

- ป้องกันการปนเปื้อนระหว่างขนส่งและจัดเก็บ
 - ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสมเพื่อคงความ
สดใหม่ของสินค้า (เช่น การขนส่งและจัดเก็บแบบ
ควบคุมอุณหภูมิ และนวัตกรรมบรรจุภัณฑ์ ฯลฯ)
- เนื่องจากการขนส่งสินค้าเกษตรอินทรีย์ต้องมีมาตรการ
ขนส่งและจัดเก็บสินค้าที่แตกต่างจากสินค้าปกติทั่วไป
ซึ่งส่งผลให้มีต้นทุนสูงจากการเพิ่มขึ้นตอน และ
ใช้เทคโนโลยีที่มีราคาค่อนข้างสูง

ปัจจุบันไทยได้มีการกำหนด 'แผนปฏิบัติการด้าน
เกษตรอินทรีย์ พ.ศ 2566-2570' ประเด็นพัฒนาที่ 3
พัฒนาการตลาดและสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับ
สินค้าเกษตรอินทรีย์' กำหนดแนวทางการพัฒนาไว้ว่า
ควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออกสินค้า
เกษตรอินทรีย์และผลิตภัณฑ์ในอาเซียนและประเทศคู่ค้า
สำคัญ ซึ่งมุ่งเน้นการรักษาตลาดเดิมและขยายตลาด
ใหม่ที่มีศักยภาพ

พัฒนาการอำนวยความสะดวกการส่งออกด้วยระบบ
โลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนกฎระเบียบที่เอื้อต่อ
การส่งออก ดังนั้น ภาครัฐอาจมีการกำหนดนโยบาย

- การพัฒนาระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการ
ขนส่งสินค้า (เอื้อต่อการค้าสินค้าอินทรีย์ให้มี
ประสิทธิภาพยิ่งขึ้น & ช่วยให้วิสาหกิจขนาดกลางและ
ขนาดย่อมลดต้นทุนในการส่งออกสินค้าได้) และ
เทคโนโลยีตรวจสอบย้อนกลับ
- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีระบบขนส่งที่ได้
มาตรฐานอินทรีย์ตามมาตรฐานที่ประเทศเป้าหมายยอมรับ
- ส่งเสริมความร่วมมือ/แลกเปลี่ยนองค์ความรู้/การ
ลงทุนเพื่อยกระดับมาตรฐานโลจิสติกส์แบบอินทรีย์
เพื่อเพิ่มศักยภาพ
การแข่งขันให้กับ
ผู้ผลิตและผู้ประกอบการ
เกษตรอินทรีย์



ที่มา: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/ FiBL & IFOAM¹ /กรมการค้าต่างประเทศ/ ResearchGate/สถาบันบริการตรวจสอบคุณภาพและ
มาตรฐานผลิตภัณฑ์



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างเสริมความเข้มแข็งทางการค้า
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 5857