

เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนธันวาคม 2568)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 46,908 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่
178 ราย



เพิ่มขึ้น 22.8% YoY
(ลดลง 23.6% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 85 ราย
 - เพิ่มขึ้น 66.7% YoY (ลดลง 29.2% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 31 ราย
 - เพิ่มขึ้น 72.2% YoY (ลดลง 8.8% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 17 ราย
 - ลดลง 46.9% YoY (ลดลง 43.3% MoM)



จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ
256 ราย



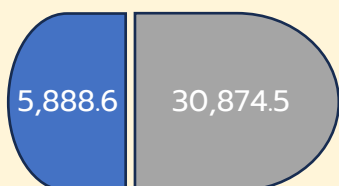
เพิ่มขึ้น 3.6% YoY
(เพิ่มขึ้น 153.5% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 110 ราย
 - เพิ่มขึ้น 19.6% YoY (เพิ่มขึ้น 168.3% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - ปิดกิจการ 31 ราย
 - YoY ไม่เปลี่ยนแปลง (เพิ่มขึ้น 106.7% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 26 ราย
 - ลดลง 27.8% YoY (เพิ่มขึ้น 52.9% MoM)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)

สัดส่วน
16%



- การลงทุนจากต่างชาติ
- การลงทุนโดยสัญชาติไทย

ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
3. กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่นๆ ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (52109)

มูลค่า 1,876.0 ล้านบาท
สัดส่วน 5.1%

มูลค่า 1,495.5 ล้านบาท
สัดส่วน 4.1%

มูลค่า 642.8 ล้านบาท
สัดส่วน 1.7%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ มากที่สุด 5 อันดับแรก



1. ฮองกง (มูลค่า 1985.7 ล้านบาท)
2. จีน (มูลค่า 607.0 ล้านบาท)
3. เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส (มูลค่า 441.7 ล้านบาท)
4. สิงคโปร์ (มูลค่า 434.9 ล้านบาท)
5. เนเธอร์แลนด์ (มูลค่า 170.6 ล้านบาท)



ประเด็นที่น่าสนใจ

- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ยังคงมีสัดส่วนมากที่สุดในกิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221) เช่น ท่าเทียบเรือ เขตท่าเรือ สะพานเทียบเรือ อุโมงค์ และบริการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ โดยฮ่องกงมีมูลค่าการลงทุนสูงที่สุด สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพและความเชื่อมั่นในการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ทางน้ำของไทยในการรองรับการค้าระหว่างประเทศ



ประเด็นเฝ้าระวัง

- สาขาที่มีการปิดกิจการสูงที่สุดยังคงเป็นสาขาการขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323) ซึ่งอาจเป็นผลมาจากการมีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น และสภาพธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง โดยจังหวัดที่ปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่
 1. กรุงเทพมหานคร (12 ราย)
 2. สมุทรปราการ (9 ราย)
 3. ชลบุรี (6 ราย) และนนทบุรี (6 ราย)

- กรมศุลกากรประกาศยกเลิกมูลค่าสินค้านำเข้าขั้นต่ำที่ได้รับการยกเว้นภาษี (De minimis) โดยปรับจากเดิมที่ยกเว้นอากรสำหรับสินค้าที่มีมูลค่าไม่เกิน 1,500 บาท เป็นการจัดเก็บอากรและภาษีมูลค่าเพิ่มกับสินค้านำเข้าทุกชิ้นตั้งแต่ 1 บาทแรก เริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม 2569 ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้าสินค้า และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292) ที่อาจต้องเผชิญกับความเข้มงวดและต้นทุนการดำเนินงานพิธีการศุลกากรที่สูงขึ้น
- อย่างไรก็ดี ผู้ประกอบการโลจิสติกส์อาจพิจารณาปรับตัวโดยการแจ้งภาระอากรและภาษีให้ลูกค้าทราบล่วงหน้า จัดทำข้อมูลสินค้าและเอกสารให้ถูกต้องครบถ้วน และปรับแผนการนำเข้าและการจัดส่ง เช่น รวบรวมการจัดส่งสินค้าเป็นชุด (Consolidation) หรือจัดเก็บสินค้าที่มีการสั่งซื้อบ่อยไว้ในประเทศ เพื่อลดความล่าช้าและเพิ่มความราบรื่นของการส่งมอบสินค้า

ที่มา: สศค., คัดค้า.com, กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, กรมศุลกากร, กรุงเทพธุรกิจ, DHL



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.คิตค้า.com/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506

โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 8.62%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **162,502**

การเติบโต (YoY) **▼ -8.03%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์โดยรวมลดลง ในขณะที่ด้านสำคัญ อาทิ ด้านศุลกากรสะเดา และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์กลับมาขยายตัวหลังจากหดตัวในเดือนพ.ย. 68 โดยเป็นผลจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาที่คลี่คลาย ส่งผลให้การขนส่งและความต้องการสินค้าในพื้นที่ชายแดนภาคใต้ฟื้นตัว

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(33.81%)	▲ 37.93%
 มาเลเซีย	(17.90%)	▲ 25.37%
 ลาว	(11.13%)	▼ -19.08%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา	(32.15%)	▲ 29.62%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร	(29.01%)	▲ 37.67%
ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	(8.87%)	▲ 14.88%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.81%)	▼ -41.47%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(3.97%)	▲ 178.01%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(3.53%)	▲ 158.22%

การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 0.84%



มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทย
ธันวาคม 2568
รวม 1,886,130 ล้านบาท
เพิ่มขึ้น 10.15%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.12%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,338**

การเติบโต (YoY) **▼ -19.05%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟยังคงลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนหน้า โดยจีนยังคงลดการนำเข้าสินค้าบางรายการทางรถไฟได้แก่ ยางพารา และยางสังเคราะห์ แต่มีการนำเข้าผลไม้สดทางรถไฟเพิ่มขึ้น ขณะที่เยอรมนียังคงมีความต้องการนำเข้ายางพาราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(89.77%)	▼ -17.11%
 เยอรมนี	(2.87%)	▲ 847.60%
 เวียดนาม	(1.53%)	▲ 56.02%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์	(75.32%)	▼ -27.34%
ด้านศุลกากรหนองคาย	(24.68%)	▲ 24.19%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(42.33%)	▼ -25.36%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(26.05%)	▼ -30.81%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(9.21%)	▲ 14.72%



การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 31.11%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **586,725**

การเติบโต (YoY) **▲ 30.59%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้ามูลค่าสูงอย่างทองคำ อาจเป็นผลเนื่องมาจากความผันผวนของราคาทองคำ และความต้องการถือครองที่สูงในปัจจุบัน

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 สหรัฐอเมริกา	(23.94%)	▲ 76.09%
 จีน	(17.17%)	▲ 35.17%
 ไต้หวัน	(10.37%)	▲ 52.60%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(96.72%)	▲ 30.70%
สนามบินดอนเมือง	(2.94%)	▲ 28.59%
สนามบินภูเก็ต	(0.23%)	▼ -10.30%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(10.29%)	▲ 140.86%
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(9.31%)	▲ 67.96%
ทองคำ (710812)	(8.10%)	▲ 59.60%

การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 59.31%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,118,682**

การเติบโต (YoY) **▲ 4.28%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือกลับมาขยายตัวเป็นครั้งแรก หลังจากหดตัวต่อเนื่องมา 2 เดือน สะท้อนการฟื้นตัวของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านเส้นทางทางทะเลในช่วงปลายปี นอกจากนี้ การนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าทางเรือยังคงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยนำเข้ามากที่สุดจากจีน

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(25.16%)	▲ 18.12%
 สหรัฐอเมริกา	(13.79%)	▲ 19.06%
 ญี่ปุ่น	(9.66%)	▲ 3.68%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือแหลมฉบัง	(80.59%)	▲ 9.82%
ท่าเรือกรุงเทพ	(6.16%)	▲ 2.60%
ท่าเรือมาบตาพุด	(5.67%)	▼ -27.16%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(6.45%)	▼ -15.61%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(2.48%)	▲ 23.75%
ยานยนต์ไฟฟ้า (870380)	(1.49%)	▲ 177.24%



Global Logistics Alerts

ในช่วงวันที่ 6–10 ม.ค. 69 เกิดพายุฤดูหนาวหิมะต่อเนื่องใน**เนเธอร์แลนด์** ทำให้ท่าเรือ Rotterdam ต้องหยุดพักทำการชั่วคราว การเคลื่อนย้ายตู้สินค้ารถบรรทุก และการขนส่งต่อเนื่องทางรถไฟล่าช้า และส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรายต้องเลื่อนนัดรับ-ส่งสินค้า และปรับแผนจัดการตู้ว่างและการขนส่งต่อเนื่องภายในประเทศเพื่อรองรับความล่าช้าที่เกิดขึ้นในระยะสั้น

ในช่วงวันที่ 8–10 ม.ค. 69 พายุฤดูหนาว "Elli" นำหิมะหนา และน้ำแข็งปกคลุมภาคเหนือของ**เยอรมนี** ส่งผลให้ท่าเรือ Hamburg ต้องระงับการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เป็นช่วง ๆ นอกจากนี้ บริการรถไฟบรรทุกสินค้าหลายขบวนต้องจอดรอเนื่องจากทางรถไฟถูกหิมะปกคลุม ประกอบกับการระงับรถไฟทางไกลในภาคเหนือของหน่วยงานการรถไฟของเยอรมนี หรือ German Railways (Deutsche Bahn: DB) ทำให้การระบายตู้สินค้าจากท่าเรือล่าช้า

ในช่วงวันที่ 5–11 ธ.ค. 68 ท่าเรือ Casablanca ใน**โมร็อกโก** ปิดทำการเนื่องจากสภาพอากาศย่ำแย่และคลื่นลมสูง ส่งผลให้เรือขนส่งสินค้าไม่สามารถเข้า-ออกท่าได้ตามปกติ และเกิดความแออัดสะสมบริเวณนอกท่าเรือ ต่อมาในช่วงวันที่ 16–19 ธ.ค. 68 ท่าเรือเริ่มกลับมาเปิดให้บริการบางส่วน แต่ยังจำกัดการเทียบท่าเฉพาะในท่าเรือบางแห่งที่ปลอดภัย ส่งผลให้เกิดความหนาแน่นของเรือและตู้สินค้าที่ค้างอยู่ในระบบในระดับสูง

ในช่วงวันที่ 1–4 ธ.ค. 68 พายุดีเปรสชันเขตร้อน "Koto" ทำให้เกิดฝนตกหนักและน้ำท่วมในหลายพื้นที่ของ**เวียดนาม** ส่งผลให้เรือขนส่งสินค้าบางส่วนต้องเลื่อนกำหนดการเดินทางเข้า-ออกท่าเรือ ในเวียดนาม ขณะที่ท่าเรือสำคัญในภาคกลางและภาคใต้จำเป็นต้องชะลอหรือหยุดการขนถ่ายตู้ชั่วคราวเพื่อความปลอดภัยในการเข้า-ออกท่า

บริษัทเดินเรือรายใหญ่ (Maersk) ประกาศเมื่อวันที่ 15 ม.ค. 69 ว่าจะนำบริการขนส่งสินค้าระหว่างตะวันออกกลาง-อนุทวีปอินเดีย-ชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐฯ กลับมาใช้เส้นทางผ่าน**ทะเลแดง-คลองสุเอซ** แทนการอ้อมแหลมกู๊ดโฮป หลังสถานการณ์ด้านความปลอดภัยปรับตัวดีขึ้น โดยย้ำว่าการกลับเข้าเส้นทางจะดำเนินการอย่างค่อยเป็นค่อยไป เพื่อประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและหลีกเลี่ยงปัญหาท่าเรือแออัดในยุโรปและตะวันออกกลาง

ในช่วงวันที่ 8–17 ธ.ค. 68 สมาพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศของ**ปากีสถาน**จัดการชุมนุมและหยุดงานต่อเนื่อง โดยมีการนัดหยุดวิ่งรถบรรทุกทั่วประเทศ (Wheel-jam strike) เมื่อวันที่ 19 ธ.ค. 68 ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางถนนจากท่าเรือ Karachi และ Port Qasim ไปยังอัฟกานิสถานและเมืองอุตสาหกรรมสำคัญภายในประเทศเกือบหยุดชะงัก และทำให้ตู้สินค้าผ่านแดนรวมทั้งตู้สินค้านำเข้า-ส่งออก ค้างสะสมเป็นจำนวนมากบริเวณท่าเรือ

เมื่อวันที่ 10 ธ.ค. 68 กลุ่มผู้ประกอบการรถเทรลเลอร์ที่ให้บริการขนส่งตู้สินค้าระหว่างท่าเรือทางทะเลของ**อินเดีย** (All Sea Ports Trailer Owners Consortium) เริ่มหยุดวิ่งรถบรรทุกตู้เข้า-ออกท่าเรือ Chennai, Kattupalli และ Ennore เพื่อประท้วงการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมตรวจสอบสภาพรถ ทำให้ต้องหยุดให้บริการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือทั้งสามหยุดทันที ส่งผลให้เกิดตู้สินค้าค้างสะสมและต้นทุนค่าเก็บตู้และค่าใช้จ่ายเกินกำหนด (Demurrage/Detention) เพิ่มขึ้นสำหรับผู้นำเข้า-ส่งออกที่ใช้ท่าเรือชายฝั่งตะวันออกของอินเดีย

คาดการณ์ทิศทางโลจิสติกส์การค้าของไทย

 **การขนส่งทางเรือ**อาจมีแนวโน้มขยายตัวจากปัจจัยบวกหลายด้าน อาทิ (1) บริษัทเดินเรือรายใหญ่เริ่มวางแผนกลับมาใช้เส้นทางเดินเรือผ่านทะเลแดง-คลองสุเอซ (2) ความต้องการสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นในช่วงเทศกาล เช่น ปีใหม่ หรือตรุษจีน และ (3) จินตนาการส่งออกและการลงทุนด้านตลาดยานยนต์ไฟฟ้ามาต่างประเทศรวมถึงไทยมากขึ้น

 **การขนส่งทางอากาศ**มีแนวโน้มขยายตัวต่อไปตามอุปสงค์สินค้ามูลค่าสูงที่ยังคงเติบโต สินค้าที่ต้องการความรวดเร็วและรองรับคำสั่งซื้อสินค้าเร่งด่วนในช่วงเทศกาล

 **การขนส่งทางถนน**น่าจับตามอง โดยเฉพาะถึงปัจจัยบวกและปัจจัยลบ โดยมีความท้าทายในพื้นที่ที่มีความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้าน ที่อาจกระทบการขนส่งทางถนนบางเส้นทาง อย่างไรก็ดี ก็ยังมีโอกาสเติบโตจากด้านศุลกากรมุกดาหาร และเส้นทางขนส่งภาคใต้ เช่น ด้านศุลกากรสะเตา และด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ที่พื้นที่หลังเหตุการณ์อุทกภัย

 **การขนส่งทางรถไฟ**เผชิญกับทั้งปัจจัยบวกและปัจจัยลบ เช่นเดียวกัน โดยจีนนำเข้าสินค้าจากไทยทางรถไฟลดลง อย่างไรก็ดี การขนส่งทางรถไฟของไทยอาจเพิ่มขึ้นจากอานิสงส์ของการส่งออกของจีนมาไทยทางรถไฟที่ขยายตัวในกลุ่มส่วนประกอบและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์

ทางเลือกเพื่อรับมือกับสถานการณ์

 **กระทรวงพาณิชย์:** สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศและสำนักงานพาณิชย์จังหวัดควรทำงานร่วมกันเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ในการติดตามสถานการณ์แนวโน้มภาวะการค้าระหว่างประเทศ และบูรณาการร่วมกับกลุ่มจังหวัดในการหาและกระจายเส้นทางการค้า และช่องทางการค้าให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

หน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ของไทย: กรมศุลกากรอาจเร่งหาแนวทางป้องกันหรือตรวจสอบสินค้าเสี่ยงภาษีและไม่ได้มาตรฐานที่อาจเกิดขึ้นจากการจัดเก็บภาษีนำเข้าที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนประชาสัมพันธ์แนวทางปรับตัวของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยจากมาตรการภาษีนำเข้าใหม่

ภาคเอกชน: ควรติดตามประกาศประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับมาตรการที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และปรับกลยุทธ์การนำเข้า-ส่งออกสินค้า การสต็อกสินค้า และการขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, กรมศุลกากร



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.ศคท.คอม/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506