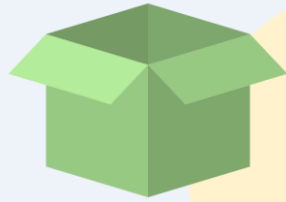


เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนเมษายน 2569)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 48,093 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่
312 ราย

↑ **เพิ่มขึ้น 25.8% YoY**
↓ (ลดลง 7.4% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 157 ราย
 - เพิ่มขึ้น 1.3% YoY (ลดลง 0.6% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 53 ราย
 - เพิ่มขึ้น 120.8% YoY (ลดลง 11.7% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 33 ราย
 - เพิ่มขึ้น 43.5% YoY (ลดลง 5.7% MoM)



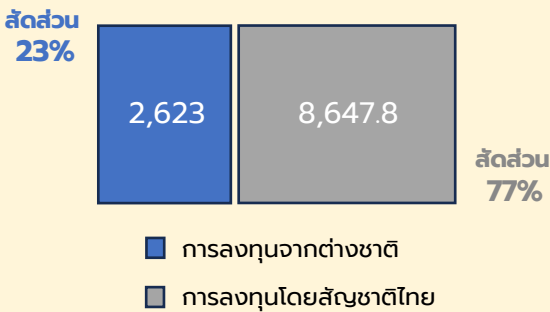
จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ
32 ราย

↑ **เพิ่มขึ้น 10.3% YoY**
↑ (เพิ่มขึ้น 28.9% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 21 ราย
 - เพิ่มขึ้น 61.5% YoY (เพิ่มขึ้น 16.7% MoM)
2. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (52291)
 - ปิดกิจการ 4 ราย
 - เพิ่มขึ้น 100.0% YoY (MoM ไม่มีการเปลี่ยนแปลง)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 3 ราย
 - ลดลง 25.0% YoY (ลดลง 72.7% MoM)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)



ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	มูลค่า 1,397 ล้านบาท สัดส่วน 12.4%
2. กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (53200)	มูลค่า 404.4 ล้านบาท สัดส่วน 3.6%
3. กิจกรรมที่เกี่ยวกับคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าอื่นๆซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (52109)	มูลค่า 193.4 ล้านบาท สัดส่วน 1.7%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์มากที่สุด 5 อันดับแรก

1. สิงคโปร์ (มูลค่า 1,344.4 ล้านบาท)
2. จีน (มูลค่า 253.4 ล้านบาท)
3. เยอรมัน (มูลค่า 230.1 ล้านบาท)
4. ฮ่องกง (มูลค่า 166.2 ล้านบาท)
5. เดนมาร์ก (มูลค่า 166 ล้านบาท)

ประเด็นที่น่าสนใจ

- ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยยังคงมีการขยายตัว โดยเดือนเมษายน 2569 มีนิติบุคคลเปิดกิจการใหม่ 312 ราย **เพิ่มขึ้น 25.8%** เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า แม้จะลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า เช่น **การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)** ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร **(52292)** และ**การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)** แต่ทั้ง 3 กลุ่มมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สะท้อนว่าแม้ภาคธุรกิจได้รับแรงกดดันจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ภาวะเงินเฟ้อ และต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้นจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง แต่ความต้องการด้านการขนส่ง การกระจายสินค้า และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศยังคงมีอยู่ต่อเนื่อง
- การปิดกิจการของธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยสาขา**การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)** แม้มีจำนวนปิดกิจการ**ลดลง 72.7%** เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า และ**ลดลง 25.0%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า แต่ยังคงถือเป็นกลุ่มที่ต้องติดตามสถานการณ์ เนื่องจากยังมีปัจจัยเสี่ยงจากต้นทุนเชื้อเพลิงที่ยังมีความผันผวนสูงจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลาง
- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ในเดือนเมษายนมีมูลค่า 2,623 ล้านบาทซึ่ง**เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า** ที่มีมูลค่า 2,113.9 ล้านบาท คิดเป็น 23% ของการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด **เพิ่มขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า** ที่มีสัดส่วน 22% สะท้อนว่าไทยยังมีความสำคัญในฐานะ Logistics Hub ของภูมิภาคอาเซียน ทั้งด้านคลังสินค้า การบริหารจัดการ Supply Chain และการกระจายสินค้า โดยสัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ **สิงคโปร์ยังเป็นผู้ลงทุนหลักในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ครองอันดับ 1 ต่อเนื่องตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2569**



โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 9.45%

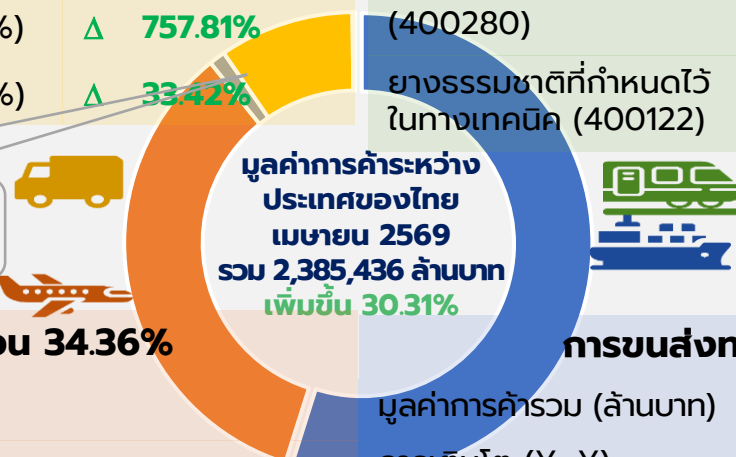
มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	225,364
การเติบโต (YoY)	▲ 14.59%

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์ยังคงขยายตัวต่อเนื่อง โดยปริมาณการส่งออกทุเรียนของไทยไปจีนทางรถยนต์ผ่านด่านศุลกากรนครพนมเติบโตสูงในเดือนเมษายน ซึ่งเป็นช่วงฤดูการผลิตสำคัญของไทย

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(35.46%)	▲ 48.32%
มาเลเซีย	(15.28%)	▲ 32.65%
สิงคโปร์	(9.99%)	▲ 101.28%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา	(29.71%)	▲ 51.44%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	(24.27%)	▲ 67.17%
ด่านศุลกากรนครพนม	(11.28%)	▲ 70.83%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ทุเรียน (081060)	(13.01%)	▲ 78.40%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(5.72%)	▲ 757.81%
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(4.85%)	▲ 33.42%



การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 1.14%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.17%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	4,082
การเติบโต (YoY)	▲ 25.62%

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟกลับมาขยายตัว 25.62% หลังจากหดตัวต่อเนื่องติดกัน 5 เดือน โดยมีรถกลับมาขยายตัวในประเทศคู่ค้าสำคัญอย่างจีน ซึ่งนำเข้าทุเรียนทางรถไฟจากไทยผ่านด่านศุลกากรหนองคาย

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(91.36%)	▲ 29.31%
เกาหลี	(4.36%)	▲ 364.37%
ญี่ปุ่น	(0.74%)	▼ -66.82%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรหนองคาย	(50.35%)	▲ 118.63%
ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	(49.65%)	▼ -12.25%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ทุเรียน (081060)	(40.97%)	▲ 1,126.63%
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(30.14%)	▼ -5.27%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(17.60%)	▼ -10.96%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 34.36%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	819,587
การเติบโต (YoY)	▲ 51.98%

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินขยายตัวต่อเนื่องติดต่อกันตามปริมาณการนำเข้าตัวประมวลผลจากไต้หวันที่ยังคงสูง เช่นเดียวกับการส่งออกเครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ไปสหรัฐฯ ที่ยังคงเติบโต

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ไต้หวัน	(20.29%)	▲ 117.31%
จีน	(17.34%)	▲ 37.07%
สหรัฐอเมริกา	(16.76%)	▲ 55.94%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(95.70%)	▲ 51.26%
สนามบินดอนเมือง	(4.17%)	▲ 82.75%
สนามบินภูเก็ต	(0.11%)	▲ 147.19%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(17.29%)	▲ 160.96%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(9.14%)	▲ 135.73%
ทองคำ (710812)	(8.62%)	▲ 17.03%

การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 54.88%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท)	1,309,112
การเติบโต (YoY)	▲ 22.64%

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือขยายตัวต่อเนื่อง จากการนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมดิบที่เพิ่มขึ้น ซึ่งไทยนำเข้าน้ำมันดิบจากสหรัฐอเมริกาเป็นอันดับสูงสุด รองลงมาคือสหรัฐอเมริกา และซาอุดีอาระเบีย สะท้อนถึงความต้องการพลังงานของไทยที่มีสูง แม้ราคาพลังงานโลกผันผวน

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(23.41%)	▲ 19.45%
สหรัฐอเมริกา	(13.53%)	▲ 30.90%
ญี่ปุ่น	(8.70%)	▲ 9.36%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือแหลมฉบัง	(70.65%)	▲ 15.30%
ท่าเรือมาตาศุด	(15.75%)	▲ 117.47%
ท่าเรือกรุงเทพ	(5.98%)	▲ 10.22%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(16.01%)	▲ 156.65%
ก๊าซธรรมชาติ (271111)	(2.73%)	▲ 85.70%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(1.86%)	▲ 55.54%



Global Logistics Alerts

เมื่อวันที่ 24 พ.ค. 69 มีรายงานว่า สายการบินแห่งชาติตุรกี (Turkish Airlines) เลื่อนกำหนดการกลับมาเปิดให้บริการเที่ยวบินประจำสู่กลุ่มประเทศความร่วมมืออ่าวอาหรับ (Gulf Cooperation Council: GCC) ออกไปอีกหนึ่งวัน แต่ยังคงเที่ยวบินจำนวนเที่ยวบินให้กลับสู่ระดับก่อนเหตุความตึงเครียดกับอิหร่านภายในเดือน ต.ค. 69 โดยสายการบินได้ปรับเปลี่ยนการจัดสรรเครื่องบินไปยังเส้นทางเอเชีย-แอฟริกา และทยอยปรับขึ้นราคาบัตรโดยสารเพื่อลดผลกระทบจากต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูง

เมื่อวันที่ 23 พ.ค. 69 รัฐบาลจอร์แดนในสหราชอาณาจักร-อิตาลีประกาศยกเว้นค่าผ่านทางถนนให้แก่รถบรรทุกที่ใช้เส้นทางขนส่งสินค้าจากอิตาลีผ่านด่าน Khatmat Malaha และ Al Madam โดยมาตรการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง เร่งการเคลื่อนย้ายสินค้า และเสริมความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทานระหว่างสหราชอาณาจักรกับอิตาลี

เมื่อวันที่ 15 พ.ค. 69 จีนได้เริ่มก่อสร้างโครงการท่าเรือขนานขนาดระยะที่ 5 ณ เมืองกวางโจว มูลค่าลงทุนประมาณ 14.45 พันล้านหยวน ซึ่งออกแบบให้รองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละประมาณ 6.7 ล้าน TEU และจะทำให้ขีดความสามารถของท่าเรือขนานขนาดเพิ่มขึ้นเป็น 35 ล้าน TEU โครงการนี้จะเสริมบทบาทของกวางโจวในฐานะศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของเขตเศรษฐกิจอ่าวกวางตุ้ง-ฮ่องกง-มาเก๊า และเพิ่มศักยภาพในการรองรับเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่พิเศษ

เมื่อวันที่ 22 พ.ค. 69 มีรายงานว่า ซาอุดีอาระเบียเปิดให้บริการขนส่งสินค้าใหม่ชื่อ "Red Sea Express" เชื่อมท่าเรือ Yanbu ในทะเลแดงกับท่าเรือ Ain Sokhna ในอียิปต์และ Aqaba ในจอร์แดนภายใต้โครงการ "Red-to-Med logistics corridor" ที่วางแผนเชื่อมระบบท่าเรือกับทางรถไฟ และมุ่งเป็นทางเลือกแทนการใช้เส้นทางผ่านอ่าวเปอร์เซียและช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งบริการดังกล่าวคาดว่าจะช่วยลดเวลาและต้นทุนการขนส่ง พร้อมทั้งเพิ่มเสถียรภาพของห่วงโซ่อุปทาน โดยใช้เรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดประมาณ 1,100 TEU ให้บริการ

เมื่อวันที่ 18 พ.ค. 69 กรมศุลกากรไนจีเรียได้เปิดใช้ระบบการแจ้งสินค้าล่วงหน้าแบบง่าย (Simplified Customs Advanced Declaration System: SCADS) นำร่องเป็นระยะเวลา 5 วัน ณ สนามบิน Nnamdi Azikiwe กรุงอาบูจา เพื่อเปิดให้ผู้โดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศกรอกข้อมูลสัมภาระและสินค้าล่วงหน้า ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการผ่านพิธีการศุลกากร และยกระดับความโปร่งใสในการประเมินภาษีศุลกากรของไนจีเรีย

เมื่อวันที่ 14 พ.ค. 69 มีรายงานว่า แอฟริกาใต้เดินทางเปิดตัวบริการขนส่งสินค้า โดยเปิดให้เอกชน 11 ราย ได้สิทธิเข้าใช้โครงข่ายทางรถไฟสายหลักของ Transnet ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่ดูแลระบบราง ท่าเรือ และท่าอากาศยานของแอฟริกาใต้ เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเชิงพาณิชย์ ซึ่งคาดว่าจะช่วยเพิ่มปริมาณขนส่งได้อีก 24 ล้านตันต่อปี จากการช่วยดึงสินค้ากลับจากถนนสู่ราง ลดความแออัดจากการขนส่งทางถนน และเสริมประสิทธิภาพโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการส่งออกสินค้าเหมืองแร่ สินค้าเกษตร และสินค้าอุตสาหกรรมสำคัญของประเทศ

เมื่อวันที่ 11 เม.ย. 69 ทัพเรือจีนเปิดโครงการก่อสร้างโครงการคลองฟู่จินในเขตอู่หนาน ระยะที่ 2 ซึ่งเชื่อมแม่น้ำมาสีกในจังหวัดตงกวางกับอ่าวทะเลที่จังหวัดแกบ ครอบคลุมพื้นที่ 4 จังหวัด และออกแบบให้รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาด 3,000 เดดเวทตัน (DWT) โครงการดังกล่าวมีมูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 1.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2571 และจะช่วยลดระยะทางและต้นทุนขนส่ง รวมทั้งเสริมขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์และความมั่นคงทางเศรษฐกิจกับพม่าในระยะยาว

เมื่อวันที่ 28 พ.ค. 69 มีรายงานว่า ท่าอากาศยานแม่สอด-เมียวดี 2 บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 อ.แม่สอด จ.ตาก จะกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง หลังจากถูกปิดชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 18 ส.ค. 68 โดยการเปิดดำเนินการนี้ยังไม่เต็มรูปแบบ 100% อย่างไรก็ตาม ถือว่าเป็นสัญญาณที่ดีที่จะช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา

แนวโน้มสำคัญของธุรกิจโลจิสติกส์

ในช่วงที่ผ่านมา ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้เผชิญแรงกดดันจากต้นทุนขนส่งและพลังงานที่ผันผวน การหยุดชะงักของเส้นทางการค้า มาตรการและกฎระเบียบทางการค้า และข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล ส่งผลให้ "ความยืดหยุ่นทางธุรกิจ (Business Resilience)" กลายเป็นประเด็นปัจจัยสำคัญในการวางแผนการดำเนินงานธุรกิจ ทำให้ภาคธุรกิจต้องเตรียมพร้อมในการรับมือ และปรับตัวต่อความเสี่ยงและความผันผวน

ปัจจัยที่มีผลต่อผู้ประกอบการโลจิสติกส์

- **ต้นทุนการขนส่งและความผันผวนของราคาพลังงาน** ค่าระวาง ค่าขนส่ง และราคาพลังงานที่ปรับตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ยากต่อการควบคุมต้นทุน และการตั้งราคาค่าบริการ ซึ่งกดดันอัตรากำไรและความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs
- **การหยุดชะงักของเส้นทางการค้าและโครงข่ายโลจิสติกส์** ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ภัยธรรมชาติ และความแออัดของท่าเรือหรือด่านพรมแดน ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนในระยะเวลาขนส่ง การปรับเปลี่ยนของต้นทุน และเพิ่มความเสี่ยงต่อการส่งมอบล่าช้าและความเชื่อมั่นของลูกค้า
- **มาตรการและกฎระเบียบทางการค้าที่ซับซ้อนขึ้น** มาตรการทางภาษีและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี กฎถิ่นกำเนิดสินค้า ตลอดจนข้อกำหนดด้านความมั่นคง ทำให้กระบวนการศุลกากรและการปฏิบัติตามกฎระเบียบของผู้ประกอบการมีความซับซ้อนมากขึ้น
- **มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล** แนวโน้มกฎเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล และข้อกำหนดการเปิดเผยการปล่อยคาร์บอน กำลังกลายเป็นเงื่อนไขที่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ตลอดจนมาตรการคุ้มครองข้อมูลและความปลอดภัยไซเบอร์ แม้ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานธุรกิจเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม เป็นปัจจัยสำคัญต่อความน่าเชื่อถือและโอกาสของธุรกิจในระยะยาว
- **ช่องว่างด้านทักษะดิจิทัลและบุคลากรในภาคโลจิสติกส์** แม้เทคโนโลยีดิจิทัล AI และระบบอัตโนมัติจะมีบทบาทเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จำนวนมากยังขาดบุคลากรที่มีทักษะด้านข้อมูลและการบริหารห่วงโซ่อุปทานสมัยใหม่ ส่งผลให้การปรับใช้เทคโนโลยียังกระจุกตัวในผู้ประกอบการรายใหญ่ และช่องว่างนี้มีแนวโน้มสูงขึ้น

แนวทางการปรับตัวธุรกิจโลจิสติกส์มีความยืดหยุ่น

- **การออกแบบเครือข่ายโลจิสติกส์ที่กระจายความเสี่ยง** การปรับโครงข่ายคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าระดับภูมิภาค ควบคู่กับการใช้ผู้ให้บริการขนส่งหลายราย หลายเส้นทาง และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยเฉพาะบนเส้นทางที่มีความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์หรือภัยธรรมชาติสูง ช่วยลดการพึ่งพาเส้นทางหรือคู่ค้ารายใดรายหนึ่ง และรักษาความต่อเนื่องของการให้บริการเมื่อเกิดการหยุดชะงักในบางพื้นที่
- **การใช้โลจิสติกส์แบบยืดหยุ่นและ AI** การใช้โลจิสติกส์แบบยืดหยุ่นร่วมกับ AI เพื่อปรับปริมาณการขนส่งและสินค้าคงคลังตามความต้องการสั่งซื้อสินค้าและการปรับเปลี่ยนแบบเรียลไทม์ สามารถช่วยลดการพึ่งพาระบบแบบเก่าที่อาจไม่ยืดหยุ่น และรองรับคำสั่งซื้อที่จากอีคอมเมิร์ซและโซเชียลคอมเมิร์ซได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- **การบูรณาการและรวมศูนย์การบริหารห่วงโซ่อุปทานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์** ธุรกิจโลจิสติกส์มีแนวโน้มเร่งบูรณาการข้อมูลและการตัดสินใจด้านการขนส่ง คลังสินค้า และลูกค้าภายใต้ระบบรวมศูนย์ อาทิ ระบบบริหารห่วงโซ่อุปทานครบวงจร ศูนย์สั่งการโลจิสติกส์ (control tower) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลจากหลายแผนก แนวโน้มดังกล่าวช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผน และการบริหารความเสี่ยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน
- **การจัดการข้อมูลและพัฒนาโครงข่ายคลังสินค้ายืดหยุ่น** การพัฒนาระบบข้อมูลและ dashboard ติดตามคลังสินค้า การขนส่ง และความเสี่ยงแบบเรียลไทม์ ร่วมกับการตั้งศูนย์กระจายสินค้าใกล้เมือง (hyper-local fulfillment) ช่วยยืดระยะเวลาการส่งมอบสินค้า เสริมความคล่องตัวด้านเงินทุน และเพิ่มความสามารถในการตอบสนองต่อความเสี่ยงหรือเหตุการณ์ไม่คาดคิด
- **การส่งเสริมความยั่งยืน** ผู้ประกอบการโลจิสติกส์อาจพิจารณาประเมินความเป็นไปได้ในการลงทุนในยานยนต์สะอาด บรรจุกักเก็บพลังงาน และระบบติดตามคาร์บอนฟุตพริ้นต์ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางความยั่งยืน
- **การพัฒนาบุคลากรด้านดิจิทัล** การเปลี่ยนผ่านสู่โลจิสติกส์ดิจิทัลและการใช้ AI ทำให้ความต้องการทักษะด้านดิจิทัล การจัดการข้อมูล และระบบอัตโนมัติเพิ่มสูงขึ้น ขณะที่แรงงานที่มีทักษะดังกล่าวยังมีจำกัด การเร่งพัฒนาศักยภาพบุคลากร (reskill/upskill) ให้สามารถทำงานร่วมกับ AI และแพลตฟอร์มดิจิทัล จะช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงอุตสาหกรรม, DHL, KPMG, Deloitte, Getaway



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8507