

## จับชีพจรโลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (ธันวาคม 2565)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

**จำนวนนิติบุคคลสะสม\* 39,471**

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	169	▼ -19.5%
ปิดกิจการ	267	▲ 8.5%

\* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(14.8%)	▲ 150.0%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(11.8%)	▼ -39.4%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ส.ค. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา (51101)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจกรรมส่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	2,719.77	(13.1%)
การขนถ่ายสินค้า (52241)	912.19	(4.4%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.-ส.ค. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 39,471 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 169 ราย ลดลง 19.5% และปิดกิจการ 267 ราย เพิ่มขึ้น 8.5% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 87 ราย คิดเป็น 51.5% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 17.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร และการขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-ส.ค. 2565)** มูลค่า 20,823.54 ล้านบาท คิดเป็น 5.63% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ ดช จีน ฮองกง ญี่ปุ่น และอเมริกัน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศที่มีตารางเวลา คิดเป็น 68.0% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (พฤศจิกายน 2565)

#### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,196,925.85**  
 สัดส่วน **68.3%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 17.9%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (20.0%)	▲ 16.6%
ญี่ปุ่น (12.0%)	▲ 7.8%
สหรัฐอเมริกา (9.8%)	▲ 22.4%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือ บ.ฮักซัน แพลมบิงซ์ (C1&C2) (11.0%)	▲ 24.3%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สทบ.) (8.1%)	▲ 138.3%
ด้านศุลกากรมาตาพุด (ศท.1) (ปีโตรเลียม) (5.5%)	▼ -21.5%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (18.3%)	▲ 328.6%
ยานยนต์ (8703) (4.0%)	▲ 29.0%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.7%)	▲ 18.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **378,744.89**  
 สัดส่วน **21.6%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 4.6%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (18.5%)	▲ 22.3%
จีน (14.4%)	▼ -17.1%
ญี่ปุ่น (9.7%)	▼ -5.6%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (50.5%)	▲ 1.8%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี คาร์โก้ (26.4%)	▲ 15.5%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี (EXPRESS) (19.0%)	▲ 10.8%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลกทรอนิกส์ (8542) (20.6%)	▲ 16.9%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (8.7%)	▼ -3.4%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (6.6%)	▼ -19.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **169,611.44**  
 สัดส่วน **9.7%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 6.9%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (18.0%)	▲ 7.4%
มาเลเซีย (16.2%)	▼ -16.8%
ลาว (13.5%)	▲ 29.5%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศท.4) (21.6%)	▼ -16.9%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศท.2) (15.1%)	▼ -18.4%
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศท.1) (6.6%)	▲ 17.7%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (6.8%)	▼ -25.7%
เพชร (7102) (5.5%)	▼ -2.2%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711) (5.4%)	▲ 68.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,153.93**  
 สัดส่วน **0.1%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -12.1%**

**ตลาดสำคัญ\***

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (84.3%)	▼ -12.4%
ญี่ปุ่น (4.8%)	-
เกาหลีใต้ (4.5%)	▼ -17.9%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบขาร์ ทางรถไฟ (99.5%)	▼ -11.3%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

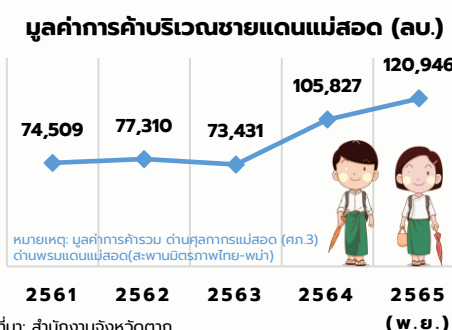
ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (65.8%)	▲ 25.5%
ยางธรรมชาติ (4001) (31.8%)	▼ -41.0%
กระเบื้อง (6809) (1.7%)	▲ 433.6%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน  
 ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

### ประเด็นโอกาส

#### พื้นที่ช่องทางการค้า ด้านสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 1

- วันที่ 12 ม.ค. 2566 ด้านพรมแดนทางบกถาวรแม่สอด-เมียวดี บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 1 เปิดดำเนินการอีกครั้ง หลังปิดช่วงโควิด-19 (ด้านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 อนุญาตขนส่งสินค้าและนำเข้าแรงงานต่างด้าวตามความตกลง (MOU) ตามปกติ แม้ในช่วงโควิด) ซึ่งเป็นโอกาสในการฟื้นช่องทางการค้าไทย-เมียนมา



**สินค้าส่งออกสำคัญ (ปี 2565) 3 อันดับแรก**

- 1 น้ำมัน (พิกัด 2710)
- 2 อุปกรณ์สื่อสาร (พิกัด 8517)
- 3 เครื่องดื่ม (พิกัด 2202)

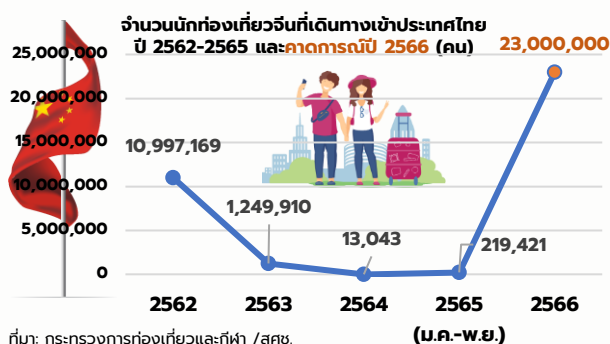
**สินค้านำเข้าสำคัญ (ปี 2565) 3 อันดับแรก**

- 1 ข้าวโพด (พิกัด 1005)
- 2 เหล็ก (พิกัด 7204)
- 3 ัญพิช (พิกัด 1103)

### ประเด็นความท้าทาย

#### จีนเปิดประเทศ โอกาสที่มาพร้อมความท้าทายของธุรกิจโลจิสติกส์

- หลังจากจีนมีการเปิดประเทศเมื่อวันที่ 8 ม.ค. 2566 จะส่งผลต่อเศรษฐกิจไทยฟื้นตัว โดยเฉพาะภาคบริการท่องเที่ยวและขนส่งผู้โดยสาร ทั้งนี้ ไทยติด 1 ใน 5 ประเทศที่ชาวจีนต้องการมาเยือนมากที่สุด โดยคาดจะมีนักท่องเที่ยวจีนเข้าไทยในปี 2566 กว่า 23 ล้านคน



- อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความท้าทายของทุกภาคส่วนในการกำหนดมาตรการเพื่าระวังติดตามสถานการณ์ เพื่อให้การดำเนินการทางเศรษฐกิจ ทั้งการค้าและการบริการเป็นไปอย่างราบรื่น เกิดการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจควบคู่กับความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวและประชาชน



## Highlight ประเด็นสำคัญ

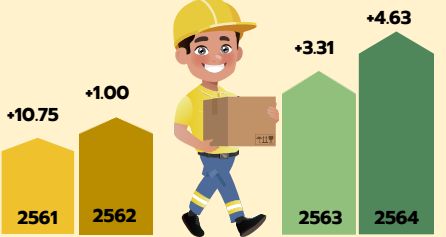
### แรงงานภาคโลจิสติกส์ หนึ่งในปัจจัยสำคัญต่อการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของประเทศ



#### การเจริญเติบโตของภาคบริการธุรกิจโลจิสติกส์

- แรงงานเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ เมกะเทรนด์ส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงบทบาทในภาคแรงงาน ให้รองรับสถานการณ์ความไม่แน่นอนของโลก และการเปลี่ยนแปลงในบริษัทต่างๆ เช่น การปฏิวัติทางเทคโนโลยี การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และโรคอุบัติใหม่ ซึ่ง **การลงทุนภาคบริการโลจิสติกส์ในไทย ปี 2565** คลื่นคลาย การเจริญเติบโตของธุรกิจบริการโลจิสติกส์เริ่มกลับมามีความสำคัญยิ่งขึ้น **348,933.70** ล้านบาท

#### %อัตราการเติบโตของจำนวนการจ้างงาน ก่อน Covid-19 ระหว่าง Covid-19



#### สถิติแรงงานภาคบริการโลจิสติกส์ปี 2564

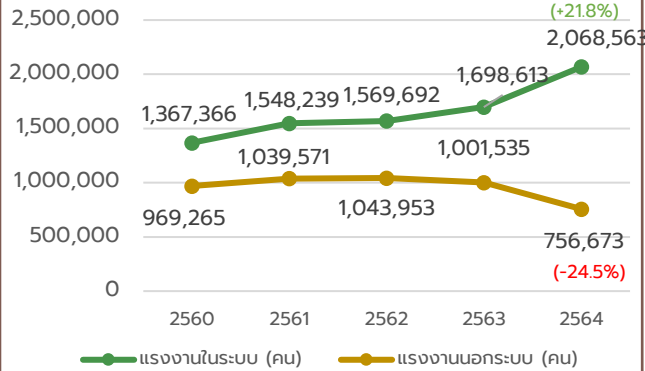


#### จำนวนแรงงานโลจิสติกส์รายภูมิภาค ปี 2564



- พื้นที่ที่มีจำนวนแรงงานภาคบริการโลจิสติกส์มากที่สุด ได้แก่ ภาคกลาง กรุงเทพมหานคร ภาคใต้ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามลำดับ

#### แนวโน้มจำนวนแรงงานในภาคบริการโลจิสติกส์



#### แนวโน้มความต้องการแรงงานด้านโลจิสติกส์ในอนาคต

- การขนส่งทางราง** : การส่งเสริมการเชื่อมต่อรางรถไฟเพื่อขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับรถไฟความเร็วสูงของจีน หนุนให้เกิดความต้องการแรงงานที่มีความรู้ด้านเทคโนโลยีระบบราง และการผลิตชิ้นส่วนของระบบราง ทั้งนี้ ไทยมีการจัดตั้ง "สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง(องค์การมหาชน)" ในปี 2564 มีหน้าที่วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี และพัฒนาบุคลากรระบบราง
- การขนส่งทางอากาศ** : ไทยมีเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค แต่อุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ยังขาดแรงงานที่มีทักษะเฉพาะด้าน เช่น บริการซ่อมบำรุงเพื่อรองรับการเติบโตในอนาคต ซึ่งมีการคาดการณ์มูลค่าตลาดอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานไทยในปี 2568 จะสูงถึง 1,427 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 35.7 ในอีกทุก 5 ปีถัดไป
- หลักสูตรพัฒนาฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ ปัจจุบันเน้นเรื่องการควบคุมสินค้าคงคลัง และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ฯลฯ แต่ยังคงขาด **การส่งเสริมทักษะดิจิทัล** เห็นได้จากรายงาน THE GLOBAL TALENT COMPETITIVENESS INDEX 2022 ในส่วนทักษะดิจิทัล (Digital Skills) ไทยอยู่ลำดับที่ 73 จาก 133 ประเทศ) ประกอบกับทิศทางของภาคโลจิสติกส์ที่เทคโนโลยีใหม่เริ่มเข้ามามีบทบาท เช่น การบริหารงานด้วยข้อมูลโลจิสติกส์ (Digital Logistics) ซึ่งไทยควรเร่งพัฒนาทักษะแรงงานให้สอดคล้องกับเศรษฐกิจดิจิทัล จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพห่วงโซ่อุปทานให้สามารถแข่งขันในเวทีโลก และบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ในภูมิภาค

ที่มา: กระทรวงแรงงาน / สำนักงานสถิติแห่งชาติ/ธนาคารแห่งประเทศไทย/ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย / สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) /World Economic Forum/กรมพัฒนาธุรกิจการค้า/ INSEAD

## อีคอมเมิร์ซในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์

- พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ อีคอมเมิร์ซ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia: SEA) มีแนวโน้มขยายตัวขึ้นเป็นโอกาสเตรียมพร้อมของภาคโลจิสติกส์

#### ปี 2560 – 2564 ยอดขาย (e-Commerce Sales)

เติบโต **+40%** ต่อปี โดยเฉพาะการค้าปลีกอีคอมเมิร์ซ มีสัดส่วนเพิ่มขึ้น จาก **5%** เป็น **20%**



#### คาดการณ์มูลค่าตลาดอีคอมเมิร์ซใน SEA ในปี 2569

**230** พันล้านเหรียญสหรัฐ

เติบโต **+22%**

#### อัตราการเข้าถึงอีคอมเมิร์ซใน SEA (e-commerce penetration rate)

- อินโดนีเซีย และสิงคโปร์**

มีอัตราการเข้าถึงอีคอมเมิร์ซเฉลี่ย **30%**

(อินโดนีเซียเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักจากการมีตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่ คิดเป็น 51% ของมูลค่าส่วนเพิ่ม (Total incremental gross merchandise value))

- ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม**

มีอัตราการเข้าถึงอีคอมเมิร์ซเฉลี่ย **15%**

- จุดหักเหของธุรกิจอีคอมเมิร์ซใน SEA จากการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต สมาร์ทโฟน และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นโอกาสของแพลตฟอร์มตลาดกลาง เช่น Lazada, Shopee, Tokopedia, Tiki และ Sendo

- เมื่อการช้อปปิ้งออนไลน์มีปริมาณมากขึ้น แนวโน้มการซื้อสินค้าจึงมีความหลากหลายมากขึ้น ดังนั้น ภาคบริการโลจิสติกส์จึงต้องเตรียมพร้อมรองรับความหลากหลายที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์ใน SEA ในอีก 5-10 ปีข้างหน้า ทั้งในเรื่องความน่าเชื่อถือในการให้บริการ ช่องทางการค้า และประเภทผลิตภัณฑ์

ที่มา: Mckinsey

#### แนวโน้มสำคัญ ได้แก่

- (1) B2C (Business-to-Consumer) ในประเทศ** การขนส่งตามผลิตภัณฑ์ที่หลากหลาย

- รูปแบบการส่งคืน** เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (ซึ่งเป็นยอดขายส่วนใหญ่ของอีคอมเมิร์ซ) เป็นกลุ่มสินค้าที่ส่งคืนบ่อยที่สุด รวมถึงการส่งมอบที่ไม่สำเร็จคาดว่าจะเพิ่มขึ้น โดยพบบ่อยในการส่งแบบเก็บเงินปลายทาง (Cash On Delivery: COD) มากกว่า

- การจัดการสินค้าขนาดใหญ่** เช่น เครื่องใช้ และของตกแต่งบ้าน ที่เติบโตอย่างรวดเร็วใน SEA โดยคาดว่าในปี 2568 จะมียอดขายกว่า 27,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เติบโตมากที่สุดในประเทศอินโดนีเซีย เวียดนาม และไทย ซึ่งต้องเพิ่มความสามารถในห่วงโซ่อุปทานการจัดการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่

- ร้านโชห่วยออนไลน์ (E-Grocery Store)** เติบโตอย่างรวดเร็วและมีศักยภาพสูง แม้ว่าปัจจุบันอัตราการเข้าถึงอีคอมเมิร์ซกลุ่มนี้มีเพียง 2% ของมูลค่าการใช้ชื้อด้านการค้าปลีก (คิดเป็น 9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากมูลค่ารวม 4 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐใน SEA) ซึ่งในปี 2568 คาดว่ายอดขายอีคอมเมิร์ซโชห่วยจะสูงถึง 2.5 หมื่นล้านดอลลาร์

- (2) การค้าข้ามแดน ในรูปแบบ B2B2C และบริการแบบครบวงจร (Fulfillment)** ซึ่งจะมีความได้เปรียบในเรื่องความเร็วของ B2B2C ใช้เวลาน้อยเพียง 3-5 วัน (ขณะที่ B2C ซึ่งใช้เวลาประมาณ 15 ถึง 20 วันในการจัดส่งสินค้าทางทะเล) และมีมูลค่าสั่งซื้อราคาไม่สูง เฉลี่ยเพียง 10 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะเพิ่มความนิยมเพิ่มขึ้น

- จากการที่อีคอมเมิร์ซใน SEA เติบโตขึ้น ความต้องการของผู้บริโภคที่หลากหลายมากขึ้น ถือเป็นโอกาสที่ดีสำหรับภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย ภาคส่วนต่างๆ ทั้งรัฐและเอกชนในการเตรียมความพร้อม ปรับตัวรองรับแนวโน้มด้านต่าง ๆ เช่น การเร่งพัฒนา และส่งเสริมการประโยชน์จากการใช้ข้อมูลเชิงลึกเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลความเคลื่อนไหวของผลิตภัณฑ์และกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดภูมิภาคต่อไป



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่ Logistics+ Dashboard ผ่าน [www.คิดค้า.com](http://www.คิดค้า.com)

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายสร้างความเข้มแข็งทางการค้า สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 5857