

## จับชีพจรโลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (ตุลาคม 2565)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม\* **39,462**

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	244	▼ -40.3%
ปิดกิจการ	93	▲ 25.7%

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

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(52.5%)	▼ -36.9%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.7%)	▲ 19.2%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(11.9%)	▼ -45.3%

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

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	2,277.79	(44.8%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	578.40	(11.4%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	520.59	(10.2%)

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

- ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 39,462 ราย โดยเปิดกิจการใหม่ 244 ราย ลดลง 40.3% และปิดกิจการ 93 ราย หรือเพิ่มขึ้น 25.7% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 128 ราย คิดเป็น 52.5% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 36.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร และ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน ตามลำดับ
- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-ต.ค. 2565) มูลค่า 5,085.80 ล้านบาท คิดเป็น 12.09% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ จีน ญี่ปุ่น ฮองกง และอเมริกัน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) คิดเป็น 44.8% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (กันยายน 2565)



#### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,197,981.60**  
สัดส่วน **65.9%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 18.5%**

##### ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(17.5%)	▲ 2.7%
สหรัฐอเมริกา	(11.8%)	▲ 46.3%
ญี่ปุ่น	(11.0%)	▼ -0.9%

##### ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาตพุด (ปีโตรเลียม)	(14.5%)	▲ 114.5%
ท่าเรือ บ.ฮักซันแหลมฉบัง (C1&C2)	(9.8%)	▲ 15.8%
ท่าเรือ บ.ฮักซันแหลมฉบัง (D1&D2&D3)	(5.1%)	▲ 39.6%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	(9.3%)	▲ 78.2%
ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ (2711)	(5.0%)	▲ 343.7%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	(3.5%)	▲ 9.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



#### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **422,800.69**  
สัดส่วน **23.3%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 28.4%**

##### ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา	(18.2%)	▲ 29.5%
จีน	(15.1%)	▲ 19.8%
ญี่ปุ่น	(9.4%)	▲ 1.2%

##### ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย	(55.1%)	▲ 33.6%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอสคาร์โก้	(24.3%)	▲ 33.7%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอส (EXPRESS)	(17.0%)	▲ 17.6%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรานซิสเตอร์ (8542)	(19.4%)	▲ 27.8%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	(10.6%)	▲ 99.5%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471)	(7.3%)	▼ -13.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



#### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **178,288.17**  
สัดส่วน **9.8%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 6.5%**

##### ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
มาเลเซีย	(16.6%)	▼ -10.9%
จีน	(14.7%)	▼ -14.9%
ลาว	(12.7%)	▲ 24.0%

##### ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรทะเล (ศภ.4)	(22.5%)	▼ -3.8%
ด้านศุลกากรนุกดาหาร (ศภ.2)	(15.9%)	▼ -26.4%
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศภ.1)	(6.4%)	▲ 18.7%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471)	(9.2%)	▼ -33.3%
พลังงานไฟฟ้า (2716)	(4.4%)	▲ 14.6%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711)	(4.3%)	▲ 36.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



#### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,450.07**  
สัดส่วน **0.1%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 34.1%**

##### ตลาดสำคัญ\*

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(76.8%)	▲ 30.3%
เกาหลีใต้	(9.8%)	▲ 55.2%
ญี่ปุ่น	(2.6%)	▲ 124.7%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

##### ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ทางรถไฟ	(95.7%)	▲ 30.9%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002)	(62.1%)	▲ 96.3%
ยางธรรมชาติ(4001)	(31.6%)	▼ -20.6%
ซีเมนต์ และผลิตภัณฑ์ (6809)	(1.3%)	▲ 35.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

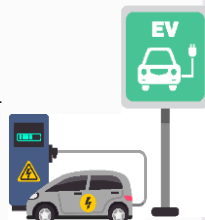
### ประเด็นโอกาส



#### APEC สนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า ผ่านแนวคิดเศรษฐกิจ BCG

- การประชุมสุดยอดผู้นำเอเปค ระหว่างสมาชิก 21 เขตเศรษฐกิจ โอกาสการสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมถึงความร่วมมือในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และลดอุปสรรคต่างๆ โดยไทยมีแผนนำเสนอสถาปัตยกรรมสีเขียว (Green Public Transportation) ภายใต้โมเดลเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว (Bio-Circular-Green Economy Model: BCG) ซึ่ง 1 ในประเด็นสำคัญ คือ การสนับสนุนให้เกิดการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า ผ่านนโยบายการสร้างแรงจูงใจ และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องกับนโยบายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality)
- ไทยมีนโยบายการส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน ตั้งแต่ พ.ศ. 2560 ซึ่งทำให้ตลาดส่งออกและนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วนประกอบมีการขยายตัวยิ่งขึ้น ส่งผลให้เกิดการผลิตชิ้นส่วนสำคัญสำหรับรถยนต์ไฟฟ้าตามมา เนื่องจากเงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ไฟฟ้าจะต้องผลิต หรือใช้แบตเตอรี่ในประเทศ

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม / สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน / สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล



### ประเด็นความท้าทาย



#### Supply Chain การขนส่งของโลกคลี่คลาย แต่ยังไม่หายไป

- ระบบซัพพลายเชนของโลกบรรเทาปัญหาลงกว่าในช่วงก่อนหน้า จากการคลี่คลายของปัญหาคองคั้งเดิม อาทิ
  - ค่าระวางเรือที่ลดต่ำลง
  - การขนส่งทางอากาศที่เริ่มกลับมา เพิ่มทางเลือกในการขนส่ง
  - ปัญหาการขาดแคลนคอนเทนเนอร์ลดน้อยลง
- อย่างไรก็ดี ยังมีปัญหาในภาพรวมที่อาจกระทบต่อการขนส่งทางเรือในช่วงนี้ อาทิ
  - การลือคควาณของจีนเป็นบางช่วงเวลา ส่งผลให้เกิดความแออัดจากเรือสะสมเทียบท่าเรือจีน ซึ่งถึงการสะสมของตู้คอนเทนเนอร์
  - การก้าวสู่ peak season ที่ส่งผลให้ความหนาแน่นของท่าเรือต่าง ๆ ทั่วโลก
- ผู้ประกอบการยังคงต้องวางแผนการขนส่งล่วงหน้า รวมทั้งการวางแผนการจองเรือระยะสั้นและระยะยาว เพื่อรับมือสถานการณ์ความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้น



## Highlight ประเด็นสำคัญ

### โลจิสติกส์ฮาลาล ตลาดเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสขยายตัวสูง

- **ตลาดโลจิสติกส์ฮาลาล (Halal Logistics)** เป็นตลาดที่มีความน่าสนใจ จากจำนวนประชากรมุสลิมที่มีจำนวนมาก คิดเป็นสัดส่วน 23.5% (ประชากรทั่วโลกราว 7,970 ล้านคน เป็นชาวมุสลิมกว่า 1,876 ล้านคน) และคาดว่าในอีกราว 30 ปี ข้างหน้า จะเพิ่มมากถึงกว่า 2,760 ล้านคน ซึ่งแน่นอนว่าจะ **เกิดการขยายตัวของตลาดฮาลาล และโอกาสในการค้าสินค้าและบริการดังกล่าว**

ประชากรมุสลิม สัดส่วนราว 1 ใน 4 ของโลก



+ 47% ในอีกราว 30 ปี



- กิจกรรมโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อผู้บริโภคชาวมุสลิมอย่างมาก ตั้งแต่แหล่งต้นทางการผลิตวัตถุดิบจนถึงผู้บริโภคสุดท้าย ให้สอดคล้องตามบัญญัติศาสนาอิสลาม สามารถคงคุณค่าอาหาร ถูกสุขอนามัย ปลอดภัยจากสิ่งต้องห้ามทางศาสนาอิสลาม (ฮาลาล) และไม่มีสิ่งปนเปื้อน เช่น สุรา สุกร และสุนัข ฯลฯ โดยหลักปฏิบัติสำคัญๆ คือ

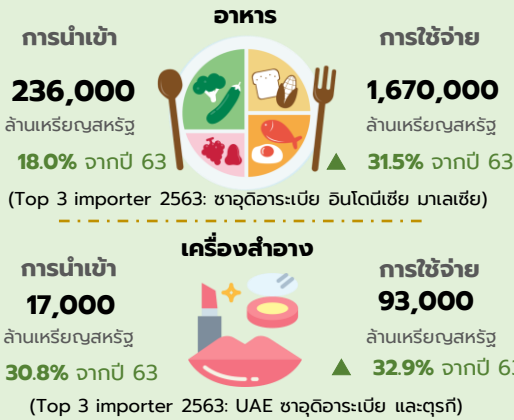
1. **การให้บริการขนส่ง** ในตู้สินค้าเดียวกันหากมีทั้งผลิตภัณฑ์ฮาลาลและไม่ใช่อฮาลาล จะต้องแยกหรือใช้ภาชนะบรรจุ (Tertiary Packaging) เพื่อป้องกันการสัมผัสระหว่างสินค้า รวมถึงการเคลื่อนย้ายต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการปนเปื้อนกับสิ่งต้องห้ามตามศาสนาบัญญัติ และจะต้องมีฉลากบ่งชี้ไปกับตู้สินค้า และในเอกสารกำกับการณ์ขนส่งสินค้าฮาลาลทุกครั้ง

2. **การจัดเก็บผลิตภัณฑ์ฮาลาล** ควรเก็บในสถานที่ หรือห้องเย็นที่จัดไว้เฉพาะสำหรับผลิตภัณฑ์ฮาลาลเท่านั้น หากไม่สามารถแยกพื้นที่จัดเก็บได้ จะต้องแยกภาชนะบรรจุระหว่างฮาลาล และไม่ใช่อฮาลาล เพื่อป้องกันการสัมผัสทางกายภาพ

- ปัจจุบันไทยมีมูลค่าการลงทุนในกิจกรรมการบริหารจัดการด้านขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (TSIC 52291) ราว 28,000 ล้านบาท โดยเป็นสัญชาติไทย 78% และต่างชาตินั้น 22% หากผู้ประกอบการไทยสามารถศึกษาหลักพื้นฐานฮาลาลสำหรับการจัดการสินค้า กระบวนการจัดการโลจิสติกส์ การขนส่ง และการจัดการด้านเอกสารและพิธีการ ให้เกิดความคุ้มค่าในระบบโลจิสติกส์ได้ ก็จะเป็นส่วนช่วยในการเสริมสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ และสนับสนุนการส่งออกสินค้าฮาลาลของไทยให้สามารถแข่งขันได้อย่างครบวงจรในตลาดโลก โดยเฉพาะคู่แข่งประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซียที่มีการจัดตั้ง Halal Industry Development Corporation หรือ HDC ตั้งแต่ปี 2559 เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในอุตสาหกรรมฮาลาล และธุรกิจที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง

ที่มา: สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ/กรมการขนส่งทางบก/กรมพัฒนาธุรกิจการค้า/ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย/สำนักคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย

#### คาดการณ์ความต้องการสินค้าฮาลาลของกลุ่มประเทศสมาชิก OIC ในปี 2568



ภูมิภาค/ประเทศ	มูลค่าการส่งออกภาพรวมของไทย		จำนวนประชากรมุสลิม (ล้านคน)	
	ปี 2565 ม.ค.-ก.ย.	% เติบโต	ปี 65	ปี 93
อินโดนีเซีย	279,522.53	40.20%	229.0	256.8
อินเดีย	278,053.22	46.71%	195.0	310.7
ซาอุดีอาระเบีย	49,194.69	29.83%	31.9	42.5
ตุรกี	36,730.83	23.58%	79.9	89.3
ปากีสถาน	35,478.20	-2.27%	200.4	273.1
บังกลาเทศ	30,614.12	13.13%	153.7	182.4
อียิปต์	28,675.23	9.50%	87.5	119.5
อิรัก	24,743.78	282.93%	38.5	80.2
ไนจีเรีย	6,356.56	-3.12%	99.0	230.7
อิหร่าน	3,964.97	29.21%	82.5	86.2
โมร็อกโก	2,992.85	16.77%	37.9	40.0
ซูดาน	2,182.00	156.41%	39.6	64.72
แอลจีเรีย	1,542.47	-0.69%	41.2	45.6
อัฟกานิสถาน	224.11	-8.03%	34.8	72.20

ที่มา: Worldpopulationreview/ Pew Research Center /Salaam Gateway

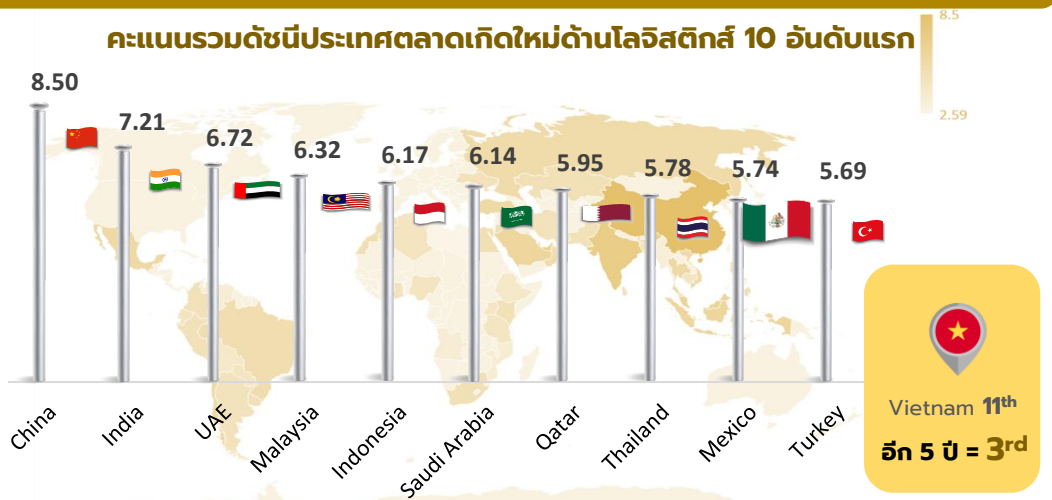
### ไทยติดอันดับ TOP 10 ตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์

- จากการจัดอันดับดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ ในปี 2565 (The Agility Emerging Markets Logistics Index 2022) จำนวน 50 ประเทศ โดยวัดจากประสิทธิภาพที่เอื้อต่อการเติบโตของภาคโลจิสติกส์ 4 ด้าน ได้แก่ โอกาสของโลจิสติกส์ภายในประเทศ โอกาสของโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ พื้นฐานทางธุรกิจ และความพร้อมของระบบดิจิทัล

- **จีนครองอันดับ 1** จากการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่โดดเด่น การเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจอีคอมเมิร์ซจีน และเป็นส่วนสำคัญของห่วงโซ่อุปทานโลก
- **อินเดียเป็นอันดับ 2** มีการปฏิรูปการอำนวยความสะดวกในการลงทุนจากต่างประเทศ มีการลดขั้นตอน 25,000 กระบวนการ ประกอบกับแผนแม่บทแห่งชาติมีเป้าหมายบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานและลดต้นทุนโลจิสติกส์ทั่วประเทศ
- **สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) เป็นอันดับ 3** มีความได้เปรียบด้านความเข้มแข็งของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติ และผู้ประกอบการท้องถิ่น การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาที่เข้มแข็ง และตั้งเป้าหมายการพัฒนาประเทศเป็นศูนย์กลางของห่วงโซ่อุปทานวิทยาศาสตร์ของภูมิภาค
- สำหรับกลุ่มสมาชิกอาเซียน **มาเลเซียเป็นอันดับ 4 อินโดนีเซียเป็นอันดับ 5 ไทยเป็นอันดับ 8 และเวียดนามเป็นอันดับ 11 ของโลก** จากความสำคัญในการเป็นห่วงโซ่อุปทานโลก เป็นฐานการผลิตเซมิคอนดักเตอร์ มีนโยบายดึงดูดการลงทุน มีโอกาสการเติบโตของเศรษฐกิจและการส่งออกช่วงหลังโควิด มีระบบนิเวศที่เอื้อต่อการเติบโตของอีคอมเมิร์ซสูง เชื่อมโยงสหรัฐอเมริกาภายใต้กรอบความร่วมมือเศรษฐกิจอินโด-แปซิฟิก (IPEF) และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP)

ที่มา: www.agility.com

#### คะแนนรวมดัชนีประเทศตลาดเกิดใหม่ด้านโลจิสติกส์ 10 อันดับแรก



- **ในอีก 5 ปีข้างหน้า** Agility ประเมินประเทศที่มีศักยภาพสูงสุดที่จะเติบโตในฐานะตลาดโลจิสติกส์ว่า จีน และอินเดีย ยังครองอันดับ 1 และ 2 ขณะที่ **เวียดนามจะมาแรงเป็นอันดับ 3** จากการเป็นศูนย์กลางการผลิตระดับโลก ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมและดิจิทัล และก้าวไปสู่เศรษฐกิจที่มีรายได้สูงภายในปี 2588 (อินโดนีเซีย อันดับ 6 / ไทย อันดับ 9 / มาเลเซีย อันดับ 10)
- ไทยจึงต้องเร่งสร้างความน่าสนใจในการลงทุน โดยผลการสำรวจจากรายงาน 4 ชี้ว่าการตัดสินใจลงทุนมาจากต้นทุนที่ต่ำ การเข้าถึงบริการขนส่งและคลังสินค้าแบบยั่งยืน แรงงานมีทักษะ รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุน และสามารถเป็นห่วงโซ่อุปทานโลก รวมถึงความสามารถในการพัฒนาสู่ทศวรรษใหม่ คือ การขับเคลื่อนเทคโนโลยีในภาคโลจิสติกส์
- **อาเซียนต้องเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพด้านโลจิสติกส์ที่น่าสนใจ** ทั้งปัจจุบันและอนาคตอันใกล้ ตามการเติบโตของการลงทุน และการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานโลก ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกอาเซียนควรต้องเร่งแก้ไขอุปสรรคด้านกฎระเบียบทางราชการ รวมทั้งสร้างความร่วมมือเพื่อลดอุปสรรคการค้าที่มีภาษี (Non-Tariff Barrier) เพื่อเสริมศักยภาพด้านโลจิสติกส์ที่เอื้อประโยชน์ต่อกัน

