

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กรกฎาคม 2565)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* **38,797**

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	262	▼ -45.0%
ปิดกิจการ	75	▲ 47.1%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(52.7%)	▼ -40.3%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(13.7%)	▼ -40.0%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(9.5%)	▼ -3.8%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ก.ค. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	2,277.79	(47.4%)
กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก (52219)	474.31	(9.9%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	467.77	(9.7%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.-ก.ค. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 38,797 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 262 ราย ลดลง 45.0% และปิดกิจการ 75 ราย หรือเพิ่มขึ้น 47.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 138 ราย คิดเป็น 52.7% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 40.3% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-ก.ค. 2565)** มูลค่า 4,805.86 ล้านบาท คิดเป็น 20.9% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ จีน ฮ่องกง ญี่ปุ่น และออสเตรเลีย ตามลำดับ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มิถุนายน 2565)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,323,124.69**
สัดส่วน **70.4%**
การเติบโต (YoY) **▲ 34.5%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (18.8%)	▲ 27.3%
ญี่ปุ่น (10.7%)	▲ 9.2%
สหรัฐอเมริกา (10.3%)	▲ 29.0%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาตยาพุด (ปีโตรเลียม) (10.4%)	▲ 117.8%
ท่าเรือ บ.ฮักซันแหลมฉบังฯ (9.3%)	▲ 31.2%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สภบ.) (7.7%)	▲ 132.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (12.7%)	▲ 186.4%
น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมีนัส (2710) (3.3%)	▲ 76.2%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.1%)	▲ 5.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **365,586.87**
สัดส่วน **19.5%**
การเติบโต (YoY) **▲ 20.2%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (17.7%)	▲ 21.2%
จีน (15.7%)	▲ 18.9%
ญี่ปุ่น (10.2%)	▲ 5.7%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (50.7%)	▲ 20.9%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซีคาร์โก้ (25.9%)	▲ 13.3%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซี (EXPRESS) (19.0%)	▲ 28.5%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลกทรอนิกส์ (8542) (20.6%)	▲ 30.0%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (9.7%)	▲ 16.4%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (7.9%)	▲ 26.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **177,368.98**
สัดส่วน **9.4%**
การเติบโต (YoY) **▲ 9.3%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (17.3%)	▼ -13.1%
มาเลเซีย (16.8%)	▲ 17.2%
เมียนมา (13.0%)	▲ 40.1%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศภ. 4) (24.5%)	▲ 28.8%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2) (12.9%)	▼ -23.1%
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศภ.1) (6.0%)	▲ 21.4%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (8.4%)	▼ -14.5%
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810) (5.1%)	▼ -9.6%
ยางธรรมชาติ (4001) (4.8%)	▲ 46.7%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,396.31**
สัดส่วน **0.1%**
การเติบโต (YoY) **▲ 2.8%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (80.4%)	▲ 9.4%
เกาหลีใต้ (7.3%)	▼ -12.2%
ญี่ปุ่น (6.5%)	▲ 221.8%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบขาร์ (92.9%)	▼ -3.6%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (64.3%)	▲ 21.8%
ยางธรรมชาติ (4001) (27.4%)	▼ -31.3%
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810) (2.7%)	-

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ประเด็นโอกาส

การส่งออกไทยครั้งแรกของปียังขยายตัวดีต่อเนื่อง

- การส่งออกของไทยในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ในตลาดสำคัญยังขยายตัวดีต่อเนื่อง เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ท่ามกลางวิกฤตสถานการณ์ต่าง ๆ ภาวะเงินเฟ้อ ความขัดแย้งรัสเซีย-ยูเครน และการใช้มาตรการควบคุมโควิด-19

มูลค่าการส่งออกสินค้า

+17.1% **+10.5%**



สินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร **สินค้า** อุตสาหกรรม

อัตราการส่งออกของไทยขยายตัวในตลาดสำคัญ :

สหรัฐฯ +20.5%	อาเซียน 5 +24.9%
อินเดีย +46.6%	CLMV +9.9%
สหรัฐอเมริกาหรือเม็กซิโก +25.3%	สหภาพยุโรป +5.7%
ส่วนจีน +0.8%	ญี่ปุ่น +1.4%

แนวโน้มที่ส่งผลกระทบต่อตลาดโลก ได้แก่ ความต้องการสินค้าเกษตรและอาหารที่เพิ่มขึ้น ความสามารถในการรับมือกับโควิด-19 ได้ดีขึ้น การผ่อนคลายปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน และค่าระวางเรือที่มีแนวโน้มลดลง ซึ่งเป็นปัจจัยเกื้อหนุนการส่งออก อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องเฝ้าระวังการชะลอการใช้จ่ายทั่วโลกจากสถานการณ์เงินเฟ้อสูงด้วย

ประเด็นความท้าทาย

แนวโน้มอัตราดอกเบี้ยนโยบายสูงขึ้น เงินบาทอ่อนค่า

- การทยอยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารกลางหลายประเทศ เช่น ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Federal Reserve: Fed) ปรับขึ้น +0.75% สูงสุดในรอบ 28 ปี (สู่อัตรา 2.50%) ธนาคารแคนาดา (Bank of Canada: BOC) ปรับขึ้น +1.00% (สู่อัตรา 2.50%) และธนาคารกลางยุโรป (European Central Bank: ECB) ปรับขึ้น +0.50% (สู่อัตรา 0.50%) และประเทศต่าง ๆ ยังคงมีแนวโน้มการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อรับมือกับอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้นต่อเนื่อง (ที่มา: Investing.com)
- ประเทศไทยมีสัญญาณการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเช่นกัน เพื่อบรรเทาปัญหาเงินเฟ้อของไทยที่อยู่ในระดับสูง โดยล่าสุดอัตราเงินเฟ้อเดือนกรกฎาคม 2565 อยู่ที่ 7.61% ซึ่งหากมีการปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบายในประเทศไทย รวมถึงการที่เงินบาทอ่อนค่าสาเหตุจากเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นจากการปรับขึ้นดอกเบี้ย จะส่งผลให้ต้นทุนการทำธุรกิจสูงขึ้น โดยเฉพาะธุรกิจที่พึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศ
- ผู้ประกอบการจึงต้องวางแผนการบริหารสภาพคล่องอย่างรอบคอบ รวมถึงต้องติดตามทิศทางเศรษฐกิจโลก โดยเฉพาะการชะลอการบริโภคและการลงทุนในตลาดใหญ่ อย่างสหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป ซึ่งจะมีผลต่อเศรษฐกิจการค้าทั่วโลกต่อไป



Highlight ประเด็นสำคัญ (1)

เตรียมพร้อมรับ Peak Season กับประเด็นที่ต้องเฝ้าระวัง

ช่วง Peak Season ของการค้าระหว่างประเทศ และการขนส่งสินค้า ตั้งแต่เดือนสิงหาคมไปจนถึงเดือนพฤศจิกายน แม้จะเป็นโอกาสในการทำรายได้ของธุรกิจ แต่ Peak Season ครั้งนี้ ก็มีความท้าทายที่ผู้ประกอบการต้องเฝ้าระวัง โดยมีประเด็นสำคัญที่ต้องจับตามอง ได้แก่



ความหนาแน่นของท่าเรือ (Port Congestion)

- ▶ **หลายภูมิภาคยังคงประสบปัญหาท่าเรือหนาแน่นต่อเนื่อง** ตั้งแต่เริ่มใช้มาตรการควบคุมโควิด-19 ตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นมา ต่อเนื่องมาด้วยความขัดแย้งรัสเซีย-ยูเครน และการล็อกดาวน์ในเซี่ยงไฮ้เป็นบางช่วง คาดว่าสถานการณ์ความแออัดของท่าเรือจะยืดเยื้อไปถึงต้นปี 2566 จึงอาจต้องเฝ้าระวังปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือที่จะเพิ่มมากขึ้นในช่วง Peak Season อาจยังทำให้ความหนาแน่นของท่าเรือสูงขึ้น

อัตราความล่าช้ากรณีท่าเรือหนาแน่น (Port Congestion)

กลุ่ม/ประเทศ	เมือง/ท่าเรือ	วัน (เฉลี่ย)	อัตราเรือเทียบท่าล่าช้า
สหรัฐอเมริกา	นิวยอร์ก	7	65%
	ซีแอตเทิล	4	53%
	ลอสแอนเจลิส	3	46%
	ลองบีช	2	60%
สหภาพยุโรป	ร็อตเตอร์ดัม เนเธอร์แลนด์	3	58%
	อัมสเตอร์ดัม เยอรมนี	14	78%
	แอนต์เวิร์ป เบลเยียม	4	51%
จีน	เซี่ยงไฮ้	2	24%
	ฮ่องกง	1	35%

ที่มา: www.gocomet.com/real-time-port-congestion, 2 สิงหาคม 2565



การบริโภคหดตัวจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย

- ▶ **ธนาคารโลกได้ปรับประมาณการเศรษฐกิจโลกในปี 2565** คาดว่าจะเติบโต 2.9% ลดลงจากอัตรา 5.7% ในปี 2564 **ปัจจัยสำคัญมาจากภาวะเงินเฟ้อจากราคาพลังงานและสินค้าโภคภัณฑ์ที่สูงขึ้นต่อเนื่อง** ส่งผลให้ธนาคารกลางหลายประเทศปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ย ประกอบกับความกังวลของผู้บริโภคต่อความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ อาจส่งผลให้ความต้องการสินค้า (Demand) และคำสั่งซื้อลดลงในช่วง Peak Season ในครั้งนี้ได้

กลุ่ม/ประเทศ	ความเชื่อมั่นผู้บริโภค	ประมาณการการเติบโตเศรษฐกิจปี 2565
สหรัฐอเมริกา	51.5 ณ ก.ค.65 ▲3.00%	2.5% (ปี 2564 = 5.7%)
สหภาพยุโรป	-27.0 ณ ก.ค.65 ▼13.45%	2.5% (ปี 2564 = 5.4%)
จีน	86.8 ณ พ.ค.65 ▲0.12%	4.3% (ปี 2564 = 8.1%)

ที่มา: <https://tradingeconomics.com> และ World Bank



ปัญหาแรงงานในท่าเรือสำคัญ

- ▶ การนัดหยุดงานเป็นเวลา 48 ชั่วโมง ของสหภาพแรงงานในท่าเรือของเยอรมนี รวมถึงอัมสเตอร์ดัม เบรเมอร์ฮาเฟิน และวิลเฮล์มชาเฟิน เมื่อเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา รวมถึงประเด็นการเจรจาสัญญาฉบับใหม่ระหว่างสหภาพแรงงานท่าเรือชายฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา (International Longshore & Warehouse Union: ILWU) และสมาพันธ์ผู้ให้บริการท่าเรือและสายการบินเรือฝั่งแปซิฟิก (Pacific Maritime Association: PMA) เนื่องจากสัญญาเดิมสิ้นสุดตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2565 ครอบคลุมประเด็นการจ้างงานพนักงานที่ประจำอยู่ ณ ท่าเรือชายฝั่งตะวันตกกว่า 30 ท่าเรือ รวมถึงท่าเรือลอสแอนเจลิส ที่เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในสหรัฐฯ ซึ่งยังไม่มีข้อยุติร่วมกัน **หากการเจรจายืดเยื้ออาจมีความเสี่ยงต่อปัญหาการนัดหยุดงานของสหภาพแรงงาน** ซึ่งอาจทำให้ปัญหาความหนาแน่นในท่าเรือทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น

ที่มา: [//lot.dhl.com](http://lot.dhl.com), www.logisticsmgmt.com

Highlight ประเด็นสำคัญ (2)



Vizhinjam ท่าเรือน้ำลึกใหม่ของอินเดีย



- ▶ ในเดือนพฤศจิกายน 2565 นี้ อินเดียมีแผนการเปิดใช้ท่าเรือน้ำลึกนานาชาติ (Vizhinjam International Deepwater Multipurpose Seaport) แห่งใหม่ ในเมืองธีรวานันทปุรัม รัฐเกรละ ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกในอินเดียใต้ที่จะใช้เป็นการผลิตแห่งใหม่เพื่อส่งออกไปตะวันออกกลาง และเชื่อมโยงเอเชียใต้กับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (East-West Shipping Route)
- ▶ การเปิดใช้ท่าเรือสามารถลดการพึ่งพาท่าเรือที่ความหนาแน่นสูงในเมืองต่าง ๆ เช่น ดูไบ สิงคโปร์ และโคลัมโบ เป็นต้น รวมถึงสามารถขนถ่ายสินค้าจำนวนมาก (Transshipment) โดยเฉพาะวัตถุดิบและสินค้าขั้นกลางที่นำมาต่อ ยอดในอุตสาหกรรม และการส่งออกจากอินเดียใต้ที่สำคัญ เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ และเกษตรแปรรูป เป็นต้น
- ▶ **อินเดียถือเป็นคู่ค้าสำคัญติดอันดับ 1 ใน 10 ของไทย** ในปี 2564 มีมูลค่าการค้ารวม 475,744.17 ล้านบาท เติบโต 56.5% จากปีก่อน สินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปยังอินเดีย ได้แก่ น้ำมันปาล์ม (HS 1511) อัญมณี (HS 7102) เม็ดพลาสติกโพลีเอทิลีน (HS 3907) ส่วนประกอบรถยนต์ (HS 8708) และเครื่องปรับอากาศ (HS 8415) ฯลฯ

ที่มา: ข้อมูลบางส่วนจาก กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- ▶ การเปิดให้บริการท่าเรือดังกล่าว ถือเป็นอีกหนึ่งโอกาสทางการค้าและภาคธุรกิจ **โลจิสติกส์ไทย** โดยเฉพาะการขนส่งทางเรือ เจาะตลาดอินเดียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป รวมถึงธุรกิจบริการจัดเก็บและขนส่งด้วยระบบความเย็น (Cold-Chain Logistics Service) สำหรับสินค้าเกษตรอื่นๆ โดยเฉพาะทางตอนใต้ของอินเดียที่ระบบและอุปกรณ์ยังขาดความทันสมัย เนื่องด้วยห้องเย็นส่วนใหญ่ก่อสร้างมาแล้วเกือบ 10 ปี และมีระบบการดำเนินการที่ไม่ได้เชื่อมต่อกับโรงงานหรือโรงบรรจุเพื่อต่อยอดมูลค่าเพิ่มใดๆ จึงเป็นโอกาสอันดีของนักลงทุนชาวไทยในการขยายธุรกิจดังกล่าว

- ▶ ประเทศไทยอยู่ระหว่างศึกษา **โครงการ "แลนด์บริดจ์ (Land Bridge)"** ที่มีเป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคใต้ ให้เชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) และเชื่อมชุมพร-ระนอง เพื่อขนส่งสินค้าสู่ทะเลอันดามัน ซึ่งจะลดระยะเวลาขนส่งได้ถึง 2.5 วัน และลดต้นทุนการขนส่งได้ **สอดคล้องกับการเปิดท่าเรือใหม่ทางตอนใต้ของอินเดีย**



- ▶ อย่างไรก็ตาม โครงการ Land Bridge ยังมีข้อจำกัด เช่น ใช้งบประมาณสูงในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งประเมินค่าได้ยาก จึงยังคงต้องพิจารณาความคุ้มค่าควบคู่กับประสิทธิภาพ เพื่อให้ไทยสามารถเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียนที่ยั่งยืนต่อไปได้

