

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (มิถุนายน 2565)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* 38,610

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	352	▼ -16.8%
ปิดกิจการ	94	▲ 104.3%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(49.1%)	▼ -27.9%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(14.8%)	▼ -13.3%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.8%)	▲ 80.0%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน มิ.ย. 2565
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	2,277.79	(52.4%)
กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก (52219)	474.31	(10.9%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	353.94	(8.1%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.-มิ.ย. 2565
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 38,610 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 352 ราย ลดลง 16.8% และปิดกิจการ 94 ราย หรือเพิ่มขึ้น 104.3% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 173 ราย คิดเป็น 49.1% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 27.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์** (ม.ค.-มิ.ย. 2565) มูลค่า 4,346.37 ล้านบาท คิดเป็น 19.9% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ฮ่องกง ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ ตามลำดับ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (พฤษภาคม 2565)

การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,233,971.50**
สัดส่วน **69.2%**
การเติบโต (YoY) **▲ 25.6%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (20.0%)	▲ 26.1%
ญี่ปุ่น (10.9%)	▲ 3.8%
สหรัฐอเมริกา (10.0%)	▲ 16.5%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาตาพุด (ปิโตรเลียม) (10.4%)	▲ 102.6%
ท่าเรือ บ.ฮัทซัน แพลมบิงฯ (8.7%)	▲ 14.4%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สทบ.) (7.1%)	▲ 101.6%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (9.7%)	▲ 103.7%
น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมิเนส (2710) (4.0%)	▲ 101.8%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.2%)	▲ 0.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **377,499.18**
สัดส่วน **21.2%**
การเติบโต (YoY) **▲ 24.2%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (17.7%)	▲ 38.7%
สหรัฐอเมริกา (16.9%)	▲ 20.1%
ญี่ปุ่น (9.8%)	▲ 4.3%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (50.9%)	▲ 25.6%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี คาร์โก้ (26.5%)	▲ 19.8%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี (EXPRESS) (18.8%)	▲ 31.6%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรอิเล็กทรอนิกส์ (8542) (19.6%)	▲ 27.8%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (9.3%)	▲ 52.9%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (7.8%)	▼ -3.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **161,730.92**
สัดส่วน **9.1%**
การเติบโต (YoY) **▼ -0.4%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
มาเลเซีย (17.4%)	▲ 11.2%
จีน (15.2%)	▼ -30.5%
เมียนมา (14.2%)	▲ 39.3%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (25.3%)	▲ 21.2%
ด้านศุลกากรนุกดาหาร (ศท.2) (7.3%)	▼ -60.4%
ด้านศุลกากรเชียงของ (6.4%)	▲ 119.5%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810) (6.0%)	▼ -3.0%
อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523) (5.5%)	▼ -3.1%
ยางธรรมชาติ (4001) (4.4%)	▲ 22.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,520.74**
สัดส่วน **0.1%**
การเติบโต (YoY) **▲ 12.0%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (83.0%)	▲ 23.0%
เกาหลีใต้ (7.9%)	▲ 3.3%
ญี่ปุ่น (3.9%)	▲ 107.7%

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบขาร์ (94.1%)	▲ 6.4%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (64.2%)	▲ 32.4%
ยางธรรมชาติ (4001) (28.4%)	▼ -22.5%
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810) (1.7%)	-

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ประเด็นโอกาส

ปัญหาคอคบดส่งออกผลไม้ผ่านด่านจีนคลี่คลาย

• รัฐบาลไทยได้ขับเคลื่อนความร่วมมือระหว่างไทย-จีน เพื่อแก้ไขปัญหาคอคบดการส่งออกผลไม้ผ่านด่านจีน ทำให้การส่งออกผลไม้ไทยผ่านด่านจีนคล่องตัวขึ้น โดยมีแนวทางที่ใช้ในการแก้ปัญหาหลายด้าน เช่น การเพิ่มศักยภาพของช่องทางการขนส่งสินค้า ทั้งด้านทางบก ทางเรือ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น นอกจากนี้ ด้านตงซิงได้กลับมาเปิดให้สามารถขนส่งผลไม้ผ่านด่านได้แล้ว เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565

เงินบาทอ่อนค่า อานิสงค์ภาคส่งออก

• เงินบาทอ่อนค่าแตะระดับ 35.00 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งถือเป็นการอ่อนค่ามากที่สุดในรอบ 5 ปี ส่งผลเชิงบวกต่อผู้ส่งออกของไทย

• สาเหตุสำคัญมาจากการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ ทำให้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้น

• แนวโน้มของค่าเงินบาทในระยะต่อไปค่อนข้างผันผวน โดยมีทั้งปัจจัยที่ทำให้เงินบาทอ่อนค่า คือ การแข็งค่าของสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ แต่ยังมีปัจจัยหนุนให้เงินบาทแข็งค่า คือ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนหลังคลาย Lockdown ที่อาจเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียและค่าเงินในภูมิภาคแข็งค่าขึ้น

ประเด็นความท้าทาย

อัตราดอกเบี้ยสูง

• ธนาคารกลางสหรัฐอเมริกา (Federal Reserve: Fed) ปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย 0.75% ซึ่งเป็นการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยสูงสุดในรอบ 28 ปี เพื่อรับมือกับอัตราเงินเฟ้อที่สูงขึ้น ในขณะที่ธนาคารกลางประเทศอื่นได้มีแผนที่จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเช่นกัน เช่น ธนาคารกลางยุโรป (ECB)

• ถึงแม้ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ยังไม่ปรับขึ้นดอกเบี้ยในตอนนี้ แต่มีความเป็นไปได้สูงว่า ธปท. อาจปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยเพื่อแก้ไขปัญหาเงินเฟ้อ เช่นเดียวกันกับธนาคารกลางประเทศอื่น เนื่องจากเงินเฟ้อของประเทศไทยในขณะนี้อยู่ในระดับสูง โดยดัชนีเงินเฟ้อทั่วไปเดือนมิถุนายน 2565 อยู่ที่ 7.66%

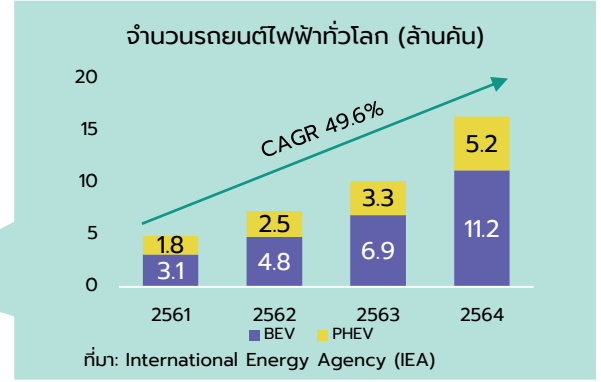
• หากมีการปรับอัตราดอกเบี้ยขึ้นในประเทศไทย จะส่งผลให้ต้นทุนในการทำธุรกิจสูงขึ้น ผู้ประกอบการอาจต้องวางแผนในการบริหารสภาพคล่องอย่างรอบคอบเพื่อเตรียมรับมือกับการขึ้นอัตราดอกเบี้ย

• รวมถึงต้องติดตามทิศทางของเศรษฐกิจโลกอย่างใกล้ชิด เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่ Fed ปรับขึ้นในครั้งนี้อยู่ในระดับสูง อาจส่งผลให้เกิดการถดถอยของเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา (Recession) ซึ่งจะมีผลต่อเศรษฐกิจทั่วโลกต่อไปได้

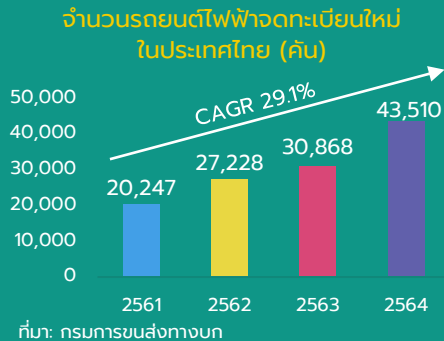


รถยนต์ไฟฟ้า สู่อนาคตกรีนโลจิสติกส์

อุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า หรือรถยนต์ EV ในประเทศไทยและทั่วโลกกำลังเติบโต เนื่องจากกระแสโลกในปัจจุบันให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยในปี 2564 มีจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าบนท้องถนนทั่วโลกมากกว่า 16.5 ล้านคัน คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) 49.6% ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นราว 3 เท่า ในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2561 - 2564)¹ การตื่นตัวของประเทศต่างๆ ในการบรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net Zero) มีส่วนทำให้ตลาดรถยนต์ไฟฟ้าของโลกขยายตัวอย่างก้าวกระโดดในปี 2564 โดยเฉพาะตลาดจีนและยุโรป มีอัตราการเติบโตราว 200% และ 65% ตามลำดับ (ยอดขายรถยนต์ไฟฟ้าทั้งสองประเทศรวมกันคิดเป็น 85% ของยอดขายทั่วโลก)

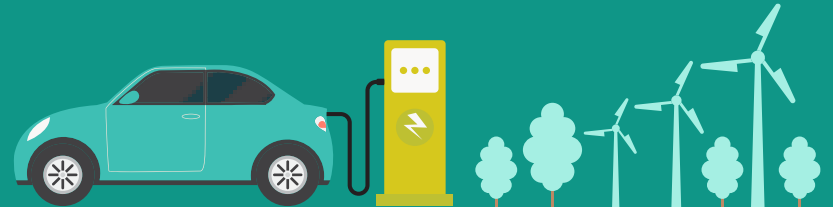


ในปี 2573 หรืออีกเพียง 8 ปีข้างหน้า **รัฐบาลไทยตั้งเป้าหมายลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาคมนาคมขนส่งให้ได้ 20% และมีเป้าหมายผลิตรถยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ หรือ ZEV (Zero Emission Vehicle) ให้ได้อย่างน้อย 30% ของการผลิตยานยนต์ทั้งหมด** รวมถึงการส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า แบ่งเป็นรถยนต์นั่งและรถกระบะ 440,000 คัน รถจักรยานยนต์ 650,000 คัน รถบัสและรถบรรทุก 33,000 คัน และมาตรการส่งเสริม ZEV ต่างๆ อาทิ การพัฒนาสถานีอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า และการส่งเสริม ZEV ECO System เป็นต้น² ทั้งนี้ ในปี 2564 ประเทศไทยมีจำนวนรถยนต์ไฟฟ้าจดทะเบียนใหม่ จำนวน 43,510 คัน อัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) 29.1% ต่อปี หรือเพิ่มขึ้นราว 2 เท่า จากปี 2561³



ปัจจุบัน เริ่มมีธุรกิจที่ใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับการขนส่งสินค้าในหลายประเทศ เช่น FedEx บริษัทโลจิสติกส์รายใหญ่ของโลก เริ่มนำรถบรรทุก EV มาใช้ในการขนส่งสินค้าที่สหรัฐอเมริกา โดยมีเป้าหมายเปลี่ยนมาใช้รถบรรทุก EV ทั้งหมดในปี 2583 เช่นเดียวกับบริษัท Sagawa บริษัทโลจิสติกส์ชั้นนำของญี่ปุ่น ก็มีแผนที่จะเปลี่ยนรถขนส่งสินค้าขนาดเล็ก (Kei Minicar) ให้เป็นรถไฟฟ้าทั้งหมดในปี 2573⁴ ทั้งนี้ การใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับภาคการขนส่งสินค้าในไทยยังไม่แพร่หลายมากนัก เช่น **โลดิส** นำร่องใช้รถยนต์ไฟฟ้าในการขนส่งสินค้าเบเกอรี่ **Kerry, Flash** และ **ไปรษณีย์ไทย** มีการทดลองใช้รถจักรยานยนต์ไฟฟ้าในการขนส่งสินค้า เป็นต้น

กระแสการใช้รถยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นทั่วโลก ปัญหาต้นทุนพลังงานที่สูงขึ้น และแนวโน้มการใช้มาตรการคุมครองสิ่งแวดล้อม เช่น การเก็บภาษีคาร์บอน เป็นแรงกดดันการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะกระทบต่อการปรับเปลี่ยนห่วงโซ่ธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยให้เข้าสู่การเป็น Green Logistics ในอนาคตจึงน่าจะมีการนำรถไฟฟ้ามาใช้ในภาคการขนส่งของไทยมากขึ้น รวมถึงการเกิดขึ้นของธุรกิจใหม่ที่สนับสนุนกระบวนการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ที่มา: ¹ International Energy Agency (IEA) ² กระทรวงพลังงาน ³ กรมการขนส่งทางบก ⁴ Reuters, Nikkei Asia

ห่วงโซ่อุปทานโลกเปลี่ยน ธุรกิจโลจิสติกส์ปรับ

อนาคตของโลจิสติกส์ทั่วโลกมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ตามความผันผวนของกระแสต่างๆ ที่มีเข้ามาอย่างต่อเนื่อง กระตุ้นให้ภาคธุรกิจจำเป็นต้องปรับกระบวนการทำงาน โดยหน่วยงาน Enterprise Singapore ได้สรุปแนวโน้มสำคัญ 3 ประเด็นของภาคโลจิสติกส์ตามการเปลี่ยนแปลงห่วงโซ่อุปทานโลก (Global Supply Chain) ได้แก่

1 การบริหารจัดการคลังสินค้าจาก Just-in-Time สู่ Just-in-Case

จากปัญหาการได้รับสินค้าล่าช้าจากโควิด-19 ผู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ การขาดแคลนเซมิคอนดักเตอร์ และความกังวลต่อความมั่นคงด้านอาหาร ฯลฯ ธุรกิจจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ที่เพิ่มความยืดหยุ่นตามสถานการณ์เพื่อป้องกันการขาดแคลนสินค้า/วัตถุดิบ แทนการมุ่งลดการจัดเก็บสินค้าคงคลังเพียงอย่างเดียว ซึ่งนำไปสู่ความต้องการใช้คลังสินค้าเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อเนื่องในการพัฒนาระบบจัดการคลังสินค้าอัจฉริยะ และระบบวิเคราะห์และจัดการข้อมูล จะสามารถตอบโต้ภัยให้เกิดความคล่องตัวมากขึ้น

2 การลงทุนในระบบดิจิทัลและเทคโนโลยีเพื่อติดตามความเคลื่อนไหวในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Digitalization)

เช่น ระบบการติดตามสินค้าล่วงหน้า การเคลื่อนไหวของข้อมูลแบบเป็นปัจจุบัน (Real-time) และการวิเคราะห์เชิงคาดการณ์ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับซัพพลายเชน ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาแพลตฟอร์มข้อมูล ตลอดจนการส่งเสริมความร่วมมือในหลายภาคส่วนในการแบ่งปันข้อมูล

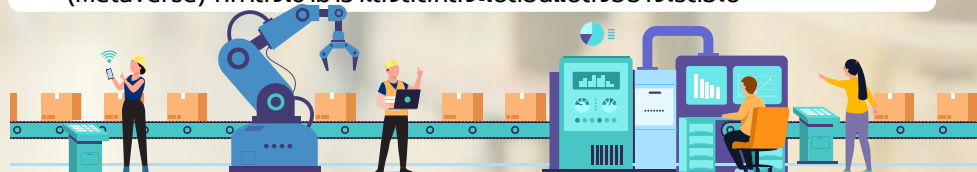
3 ห่วงโซ่อุปทานใหม่ที่คำนึงถึงความยั่งยืน

ตามแรงกดดันจากนานาชาติในการไปสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และแนวคิด ESG โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม (Environment) สังคม (Social) และธรรมาภิบาล (Governance) เป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจลงทุน ซึ่งนำไปสู่การเกิดขึ้นของธุรกิจที่ช่วยในการปรับลดคาร์บอน การใช้พลังงานสะอาด และเทคโนโลยีเพื่อลดการใช้พลังงาน เป็นต้น

สิงคโปร์ได้มีการพัฒนาธุรกิจใหม่ที่ตอบสนองต่อแนวโน้มดังกล่าว ตัวอย่างเช่น (1) SGTradeX (Singapore Trade Data Exchange) แพลตฟอร์มข้อมูลที่เชื่อมต่อแบบ end-to-end ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในระบบนิเวศของซัพพลายเชน ทั้งผู้นำเข้าส่งออก ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม สถาบันการเงิน Freight Forwarder และภาครัฐ ฯลฯ (2) บริษัท จีเคอี (GKE) ผู้ให้บริการคลังสินค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีระบบการส่งมอบงานให้คนขับรถบรรทุกแบบอัตโนมัติ (3) บริษัท พีแอลจี (PLG) ให้บริการจัดการระบบแสดงภาพคลังสินค้าแบบเรียลไทม์ 3 มิติ บนแพลตฟอร์มควบคุมคลังสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการวางแผนใช้พื้นที่คลังสินค้า (4) บริษัท เลเจนด์ โลจิสติกส์ (Legend logistics) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สินค้าหนัก มีระบบการติดตาม ISO tank แบบเรียลไทม์ และ (5) บริษัท F-Drones ให้บริการขนส่งทางโดรนไปยังเรือขนส่งที่สามารถรับน้ำหนัก 100 กิโลกรัม ในระยะทางกว่า 100 กิโลเมตร ฯลฯ

ในส่วนของไทยรัฐบาลก็มีการผลักดันนโยบาย BCG และการเปิดรับการลงทุนกลุ่ม S-curve ซึ่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมให้แก่กลุ่มโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน ทั้งรูปแบบ Public-Private Partnership รวมถึงการสนับสนุนเงินทุนในการสร้างนวัตกรรม จะเป็นจุดแข็งหนึ่งที่ทำให้เกิดการพัฒนาระบบนิเวศในภาคโลจิสติกส์ไทย เช่นเดียวกับสิงคโปร์ รวมทั้งการจับตามองเทคโนโลยีใหม่อย่างระบบอัตโนมัติ (Automation) และเมตาเวิร์ส (Metaverse) ที่กำลังเข้ามาว่าโลจิสติกส์จะเปลี่ยนแปลงอย่างไรต่อไป

ที่มา: Enterprise Singapore, tradeandconnectivity.innovation-challenge.sg/



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com