สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนมกราคม 2565

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (ม.ค. - ธ.ค. 2564)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* **36,733**

	จำนวน	การเติบโต
เปิดกิจการใหม่	**4,411**	▲ 34.1%
ปิดกิจการ	**791**	▼ -5.7%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

	สัดส่วน*	การเติบโต
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า (49323)	(51.2%)	▲ 26.4%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(13.9%)	▲ 25.8%
กิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (53200)	(12.7%)	▲ 201.1%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในปี 2564

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุน (TSIC)

	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (52221)	6,929.33	(14.2%)
การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง (49400)	5,693.56	(11.7%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52291)	5,573.66	(11.4%)

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากเงินลงทุนจากต่างชาติทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนรวม 36,733 ราย** โดยเปิดกิจการเพิ่มขึ้น 4,411 ราย เพิ่มขึ้น 34.1% และปิดกิจการ 791 ราย ลดลง -5.7% เมื่อเทียบกับปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า ซึ่งเปิดกิจการเพิ่มขึ้น จำนวน 2,260 ราย คิดเป็น 51.2% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และเพิ่มขึ้น 26.4% เมื่อเทียบกับปีก่อน
- **มีการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์จากต่างประเทศมูลค่า** 48,743.73 ล้านบาท คิดเป็น 10.2% ของการลงทุนทั้งหมด โดย 14.2% เป็นธุรกิจการอำนวยความสะดวกของท่าเรือ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (ม.ค. - ธ.ค. 2564)

การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านล้านบาท)	**11.49**
สัดส่วน	**67.2%**
การเติบโต	**▲ 28.8%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
จีน	(19.8%)	▲ 30.1%
ญี่ปุ่น	(12.8%)	▲ 21.6%
สหรัฐอเมริกา	(9.8%)	▲ 9.1%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
ท่าเรือฮัทชิสัน แหลมฉบังฯ	(10.1%)	▲ 16.1%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ปิโตรเลียม)	(8.0%)	▲ 65.3%
ท่าเรือกลุ่ม TIPS (สทบ.)	(5.6%)	▲ 36.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	(6.9%)	▲ 52.7%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	(3.9%)	▲ 33.2%
น้ำมันปิโตรเลียมอื่นๆ (2710)	(3.4%)	▲ 73.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านล้านบาท)	**3.72**
สัดส่วน	**21.7%**
การเติบโต	**▲ 13.3%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
จีน	(17.4%)	▲ 30.1%
สหรัฐอเมริกา	(16.4%)	▲ 29.7%
ญี่ปุ่น	(11.6%)	▲ 22.3%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
คลังสินค้า การบินไทย	(51.5%)	▲ 13.3%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจี คาร์โก้	(26.0%)	▲ 11.0%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจี (EXPRESS)	(17.6%)	▲ 33.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
วงจรอิเล็กทรอนิกส์ (8542)	(18.6%)	▲ 25.4%
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(9.2%)	▲ 32.8%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	(8.7%)	▲ 18.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านล้านบาท)	**1.86**
สัดส่วน	**10.9%**
การเติบโต	**▲ 32.7%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
จีน	(19.6%)	▲ 55.5%
มาเลเซีย	(18.4%)	▲ 34.9%
ลาว	(11.6%)	▲ 13.6%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
ด่านศุลกากรสะเดา	(24.0%)	▲ 31.0%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	(18.9%)	▲ 35.1%
เขตปลอดอากร (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)	(9.1%)	▲ 70.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471)	(10.6%)	▲ 23.4%
อุปกรณ์บันทึกเทป (8523)	(5.8%)	▲ 28.6%
ยางธรรมชาติ (4001)	(4.6%)	▲ 45.4%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านล้านบาท)	**0.02**
สัดส่วน	**0.1%**
การเติบโต	**▲ 34.8%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
จีน	(82.6%)	▲ 26.4%
เกาหลีใต้	(5.1%)	▲ 262.8%
มาเลเซีย	(2.6%)	▲ 191.3%

ด่านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	(98.4%)	▲ 36.2%
ท่าเรือกลุ่ม GREEN SIAM	(0.3%)	▲ 2,033.0%
ท่าเรือแหลมฉบังอินเตอร์	(0.3%)	▲ 4,843.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต
ยางสังเคราะห์ (4002)	(52.3%)	▲ 4.5%
ยางธรรมชาติ (4001)	(42.6%)	▲ 106.0%
แผ่นไม้อัด (4410)	(2.8%)	▲ 169.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ประเด็นโอกาส

จีน: การขยายตัวของการส่งออกสินค้าเกษตร

10.0% ของมูลค่าการส่งออกสินค้าโดยรวมทุกประเภทการขนส่งจากไทยไปจีน มาจากการส่งออกสินค้าเกษตรจำพวกผลไม้สด (พิกัด 0810) โดยเฉพาะทุเรียนสด และลำไยสด โดยที่ผ่านมามูลค่าการส่งออกผลไม้สดเติบโต 92.0% โดยปัจจัยหลักมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ส่งผลให้ความต้องการบริโภคสูงขึ้น ประกอบกับความนิยมในการบริโภคผลไม้ไทย และนโยบายกระตุ้นการส่งออกส่งผลเชิงบวกต่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) เพื่อสามารถคงคุณภาพของสินค้าเกษตร

สหรัฐอเมริกา: การฟื้นตัวของตลาดส่งออก

ปัจจุบันการค้ารวมของไทยกับสหรัฐอเมริกาเติบโต 16.0% ซึ่งฟื้นตัวจากปี 2563 ที่เติบโตเพียง 1.0% โดยสินค้าหลักที่ไทยส่งออก คือ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบที่มีการเติบโตกว่า 17.4% โดยปัจจัยหลักคาดว่ามาจากพฤติกรรมการปฏิบัติงานที่บ้าน หรือ WFH (Work from Home) ที่ส่งผลให้ความต้องการสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องคอมพิวเตอร์เพิ่มขึ้น ถึงแม้วิกฤตตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนจะมีแนวโน้มคลี่คลายตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2563* ทั้งนี้ ยังคงต้องติดตามดูต่อว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะส่งผลต่อการฟื้นตัวของตลาดสหรัฐในระยะถัดไปอย่างไร (*ที่มา: Container Exchange)

ประเด็นความท้าทาย

รถไฟจีน-ลาว: ควรเร่งผลักดันการใช้ประโยชน์

การเปิดใช้รถไฟจีน-ลาว เมื่อเดือนธันวาคม 2564 แม้ว่าจะมีประเด็นที่ต้องเฝ้าระวังจากการทะลักเข้ามาของสินค้าจีน แต่ก็ถือเป็นอีกทางเลือกในการส่งออกพืช ผัก และผลไม้ของไทยที่สามารถกระจายสินค้าไปยังจีนได้เร็วขึ้น จากเดิม 2 วันทางรถ เหลือ 10 ชั่วโมง ด้วยรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ ปัจจุบันความพร้อมของรถไฟจีน-ลาว ยังจำกัดอยู่เพียงสินค้าเทกอง และมีการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง (Missing Link) ตั้งแต่สถานีเวียงจันทน์ใต้ ผ่านสถานีท่านาแล้ง (ลาว) มายังสถานีนาทา (ไทย) ซึ่งรัฐต้องเร่งผลักดันการใช้ประโยชน์ก่อนสินค้าเกษตรออกสู่ตลาดในปีนี้ต่อไป

ต้นทุนสูงขึ้น: ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

การขนส่งทางถนนเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปี 2564 (ม.ค.-ธ.ค.) มีมูลค่าการค้ารวม 1.86 ล้านล้านบาท หรือ 10.9% จากมูลค่าการค้าทั้งหมด และเพิ่มขึ้น 32.7% ซึ่งสูงที่สุดในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ธุรกิจขนส่งทางถนนยังต้องเผชิญกับความท้าทายจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2564 ราคาของน้ำมันเบนซิน 95 แก๊สโซฮอล์ 95 และดีเซล สูงขึ้นเฉลี่ย 2.4%, 3.0% และ 1.7% ต่อเดือนตามลำดับ เป็นผลจากราคาน้ำมันโลกที่เพิ่มขึ้น ตามความต้องการใช้น้ำมันที่เติบโตเร็วกว่าอัตราการผลิต โดยคาดว่าจะมีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้นอีกในปี 2565

สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างความเข้มแข็งทางการค้า โทร 0 2507 5857

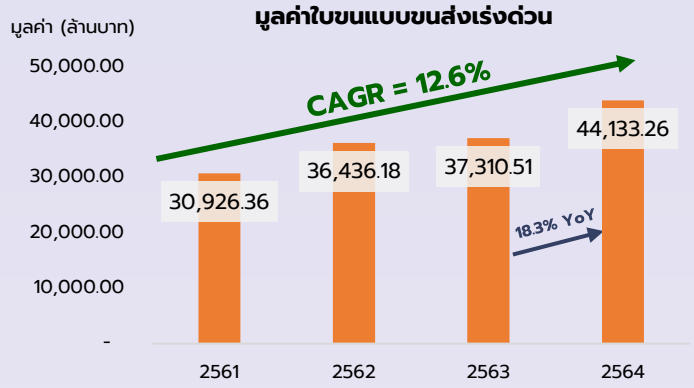
สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนมกราคม 2565

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

Highlight ประเด็นสำคัญ

1 การขนส่งแบบเร่งด่วนมีความต้องการเพิ่มขึ้น

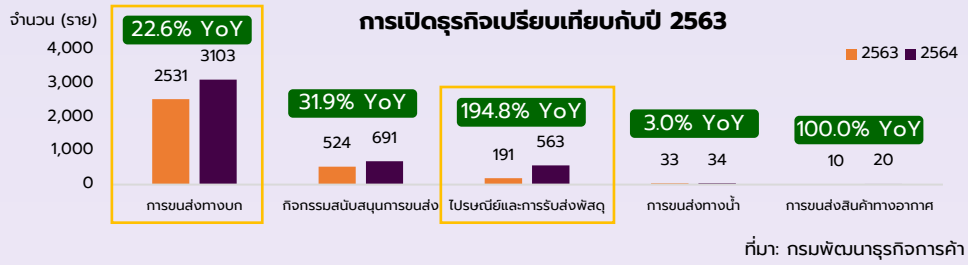


ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

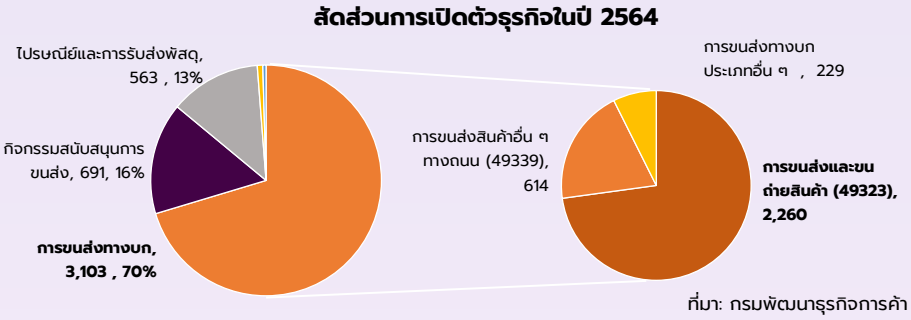
- **มูลค่าการค้ารวมของใบขนสินค้าประเภทขนส่งเร่งด่วนปี 2564 โตขึ้น 18.3%** จากปีก่อน และมีอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ปี 2561 - 2564 12.6% คาดว่าเป็นผลจากการขยายตัวของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ทั้งส่วนในประเทศและระหว่างประเทศ
- โดย**มูลค่าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross Border e-Commerce) คิดเป็น 1 ใน 3** ของมูลค่าการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ทั้งหมดในไทย (ที่มา: 2020 e-Commerce Payments Trends Report: Thailand, J.P. Morgan)
- **การเติบโตของพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ส่งผลเชิงบวกต่อผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าขั้นสุดท้าย (Last-Mile Delivery)** โดยแนวโน้มสำคัญที่จะเปลี่ยนไป คือ การเปลี่ยนผ่านจากเดิมที่ผู้เล่นมุ่งเน้นปริมาณสินค้าเพื่อลดต้นทุน (Volume-Based and Efficiency-Driven) สู่**การมุ่งเน้นสินค้ามูลค่าสูงและการยกระดับบริการด้วยเทคโนโลยี (Value-Based and Technology-Driven)**
- ตัวอย่าง: **แนวคิดการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เน้นความยืดหยุ่น (Elastic Logistics) เพื่อตอบสนองต่อความต้องการซื้อ-ขายที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว** โดยนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วย เช่น การใช้ AI คาดการณ์ความต้องการผู้บริโภค (Demand Forecasting) ฯลฯ

2 ธุรกิจการขนส่งทางบก และธุรกิจรับส่งพัสดุ เติบโตสูง

- **ในปี 2564 ธุรกิจการขนส่งที่มีการเปิดตัวใหม่ กว่า 70.4% คือ ธุรกิจการขนส่งทางบก** (TSIC : 49) เพิ่มขึ้น 22.6% จากปีที่แล้ว เมื่อพิจารณาในประเภทธุรกิจย่อยพบว่า 51.2% เป็นธุรกิจจำพวกการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าและเติบโตขึ้น 26.4% รองลงมา 13.9% เป็นการขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน ซึ่งรวมการขนส่งพัสดุทางถนน การขนย้ายเฟอร์นิเจอร์ การขนส่งสินค้าแห้ง เป็นต้น และเติบโตขึ้นถึง 25.8%
- **อีกธุรกิจที่มีการเติบโตสูง คือ ธุรกิจประเภทไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์** (TSIC : 53) ที่ถึงแม้จะมีสัดส่วนเป็นอันดับ 3 แต่มีการเปิดกิจการเพิ่มขึ้น 194.8% โดยประเภทธุรกิจย่อยที่เติบโต คือ ธุรกิจรับส่งเอกสาร/สิ่งของ ที่มีการเติบโตสูงขึ้นถึง 201.1%
- **โดยปัจจัยน่าจะมาจากพฤติกรรมรักษาระยะห่างในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งลดการเคลื่อนที่ของผู้ซื้อ** จึงผลักให้เกิดการเคลื่อนที่ของสินค้าทั้งห่วงโซ่เพิ่มขึ้น สังเกตได้จากการเพิ่มขึ้นของธุรกิจในหมวดการขนส่งทางบกที่ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างหน่วยธุรกิจกับหน่วยธุรกิจ (Business-to-Business: B2B) และธุรกิจประเภทไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์ที่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ค้ากับผู้บริโภค (Business-to-Customer: B2C) รวมถึงธุรกิจขนส่งสินค้าขั้นสุดท้าย (Last-Mile Delivery) ที่มีสัดส่วนและการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ

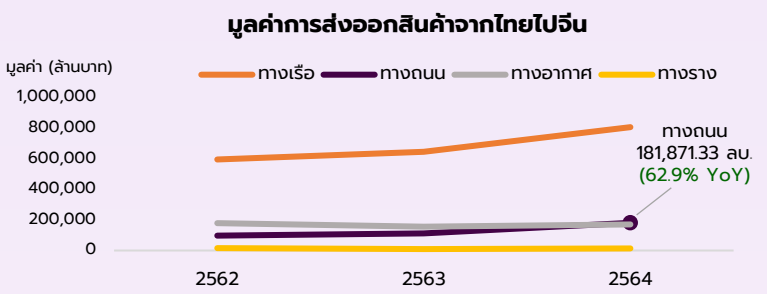


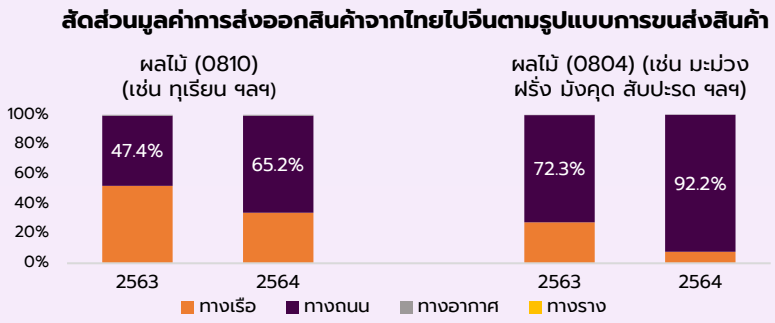
ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า



ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

3 ค่าระวางเรือที่สูงขึ้นในช่วงปีที่ผ่านมา ดันการขนส่งทางถนนเติบโตขึ้น





ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

- ในช่วงปี 2564 (ม.ค.-ธ.ค.) มูลค่าการส่งออกรวมจากไทยไปจีน มีอัตราการเติบโต 26.5% (YoY) ซึ่งส่งออกทางเรือเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนเฉลี่ย 68.2% ต่อปี (ปี 2562-2564) อย่างไรก็ดี พบว่า **มูลค่าการส่งออกรวมจากไทยไปจีนทางถนนเติบโตขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 62.9%**
- คาดว่าค่าระวางเรือที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผลักดันให้**การส่งออกผลไม้ และพืช ผัก มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้า (Shift Mode) มาใช้ทางถนนผ่านแดนมากขึ้น** ด้วยระยะเวลาในการขนส่งที่สั้นกว่า และอัตราค่าบริการที่มีความคุ้มค่ามากกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยในกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกจากไทยไปจีนทางถนนสูง 10 อันดับแรก (คิดเป็นสัดส่วน 94.3%) พบว่า พิกัด 0810 สินค้าผลไม้สดอื่นๆ (เช่น ทุเรียน ฯลฯ) และ พิกัด 0804 สินค้าผลไม้สดหรือแห้ง (เช่น มะม่วง ฝรั่ง มังคุด สับปะรด ฯลฯ) มีมูลค่าการส่งออกทางถนนเพิ่มสูงขึ้นในอัตรา 164.3% และ 73.6% ตามลำดับ สาเหตุจากความต้องการบริโภคที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางเรือมาใช้ทางถนนมากขึ้น คิดเป็นสัดส่วน 65.2% และ 92.2% ตามลำดับ (โดยเฉพาะทางด่านศุลกากรนครพนม และเชียงของ) รวมถึงเครื่องประมวลผล ส่วนประกอบเครื่องจักร และวงจรพิมพ์ ก็มีการลดสัดส่วนจากการขนส่งทางเรือและทางอากาศ มาใช้ทางถนนเช่นกัน
- **การค้าผ่านแดนจากไทยไปจีนในปี 2565 น่าจะสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง** จากปัจจัยเชิงบวกต่อการขนส่งทางถนน ทั้งการเริ่มเปิดด่านทางบกของจีน (โม่ฮาน โหยวอี้กวน รถไฟผิงเสียง และตงซิง) และรถไฟลาว-จีนความเร็วสูงที่คาดว่าจะขนส่งได้จริงในช่วงกลางปี 2565 ขณะที่ค่าระวางเรือแม้จะยังสูง แต่มีแนวโน้มปรับตัวลดลง ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของสินค้าไทย

สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างความเข้มแข็งทางการค้า โทร 0 2507 5857