

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (เมษายน 2565)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* **38,080**

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	330	▲ 14.2%
ปิดกิจการ	31	▲ 34.8%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(50.0%)	▲ 1.9%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(14.2%)	▲ 17.5%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(14.2%)	▲ 42.4%

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

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมทางถนน (49332)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	201.88	(21.9%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	154.12	(16.7%)
ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และตัวแทนออกของ (52292)	107.15	(11.6%)

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

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 38,080 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 330 ราย เพิ่มขึ้น 14.2% และปิดกิจการ 31 ราย หรือเพิ่มขึ้น 34.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 165 ราย คิดเป็น 50.0% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และเพิ่มขึ้น 1.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์** (ม.ค.-เม.ย. 2565) มูลค่า 922.54 ล้านบาท คิดเป็น 6.1% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย และจีน ตามลำดับ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มีนาคม 2565)

การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,205,446.76**
สัดส่วน **66.6%**
การเติบโต (YoY) **▲ 28.9%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (16.6%)	▲ 18.7%
ญี่ปุ่น (11.6%)	▲ 4.5%
สหรัฐอเมริกา (9.6%)	▲ 17.9%

ด่านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ปิโตรเลียม) (11.5%)	▲ 130.6%
ท่าเรือ ม.อัครวิสัย แหลมฉบังฯ (8.6%)	▲ 2.5%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สทบ.) (6.6%)	▲ 141.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (11.9%)	▲ 183.1%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.4%)	▲ 4.3%
น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรเลียม (2710) (3.2%)	▲ 35.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **445,451.37**
สัดส่วน **24.6%**
การเติบโต (YoY) **▲ 43.6%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (15.6%)	▲ 45.1%
สหรัฐอเมริกา (15.2%)	▲ 40.7%
สวิตเซอร์แลนด์ (14.5%)	▲ 229.7%

ด่านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (48.5%)	▲ 41.4%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอส คาร์โก้ (32.0%)	▲ 60.1%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอส (EXPRESS) (16.4%)	▲ 38.2%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลย์ทรานซิสเตอร์ (8542) (15.9%)	▲ 29.9%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (10.1%)	▲ 91.0%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (6.4%)	▲ 7.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **156,084.11**
สัดส่วน **8.6%**
การเติบโต (YoY) **▼ -7.7%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
มาเลเซีย (20.2%)	▲ 6.1%
พม่า (13.9%)	▲ 46.4%
ลาว (13.2%)	▲ 1.7%

ด่านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (29.6%)	▲ 26.4%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (10.1%)	▼ -42.9%
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.1) (7.0%)	▲ 16.6%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001) (5.6%)	▼ -6.9%
อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523) (5.4%)	▼ -4.4%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711) (4.3%)	▲ 61.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,340.70**
สัดส่วน **0.1%**
การเติบโต (YoY) **▼ -0.5%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (68.8%)	▼ -21.9%
เกาหลีใต้ (6.3%)	▲ 260.3%
อินเดีย (3.1%)	-

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ด่านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบขาร์ (84.9%)	▼ -15.1%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (0.05%)	-

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

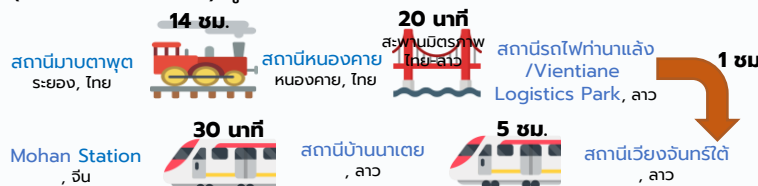
ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001) (42.0%)	▲ 8.0%
ยางสังเคราะห์ (4002) (39.3%)	▼ -30.3%
ปุ๋ยเคมี (3104) (12.4%)	-

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ประเด็นโอกาส

เส้นทางขนส่งทางเลือกเชื่อมต่อนครไผ่จีน-ลาว

- เมื่อวันที่ 25 เม.ย. 65 ไทยทดสอบส่งออกทุเรียนล็อตใหญ่กว่า 425 ตัน (มูลค่ากว่า 75 ล้านบาท) ส่งออกไปจีน โดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ ขนส่งผลไม้จากแหล่งผลิตของเกษตรกร (ระยอง จันทบุรี ตราด) โดยรถไฟจากสถานีมาบตาพุด (ระยอง) สู่อู่จังหวัดหนองคาย และส่งต่อไปยังสถานีท่านาแล้ง (สปป. ลาว) ก่อนเปลี่ยนถ่ายการขนส่งโดยรถไฟจีน-ลาว (สถานีเวียงจันทน์ใต้) สู่ปลายทางประเทศจีน



- การขนส่งครั้งนี้ใช้เวลาประมาณ 20 ชม. 50 นาที ถึงด่านโมฮาน ประเทศจีน ซึ่งเร็วขึ้นเมื่อเทียบกับเส้นทางขนส่งทางบก เช่น R8 ใช้เวลา 33 ชั่วโมง / R9 ใช้เวลา 35 ชั่วโมง และ R12 ใช้เวลา 30 ชั่วโมง

ที่มา: ทางรถไฟแห่งประเทศไทย

ประเด็นความท้าทาย

ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์จีนยังคงผันผวน

- จากปัญหาโควิด-19 ล่าสุดในจีน เซี่ยงไฮ้เริ่มล็อกดาวน์ตั้งแต่วันที่ 1 เม.ย. 2565 ส่งผลต่อการลดลงของห่วงโซ่อุปทานภาคการผลิตของจีน (อาจกระทบการส่งออกสินค้าชั้นกลางของไทย เช่น กลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และผลิตภัณฑ์ยาง ไปยังมณฑลทกวางตุง เซี่ยงไฮ้ เหน่เป่ย์ และจี๋หลิน)
- ข้อจำกัดการขนส่งทางรถบรรทุกไปยังท่าเรือและสนามบิน รวมถึงการลดกำลังดำเนินการของท่าเรือเซี่ยงไฮ้ลง 20-50% ซึ่งเป็นท่าเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่ใหญ่ที่สุดในโลก ทำให้ผู้ประกอบการต้องหันมาใช้ท่าเรือโดยรอบ เช่น ท่าเรือหนิงโป ซึ่งเริ่มมีความแออัดมากขึ้น
- ส่วนการขนส่งทางอากาศ ณ สนามบินเซี่ยงไฮ้หยุดชะงักจากมาตรการควบคุมโควิด-19 เช่นกัน โดยผู้ประกอบการหันมาใช้สนามบินเซินเจิ้นและกว่างโจวแทน
- ทั้งนี้ ผู้ประกอบการอาจต้องวางแผนการจัดการซื้อและโลจิสติกส์ล่วงหน้า คาดการณ์ว่าสถานการณ์โลจิสติกส์จีน จะฟื้นตัวได้ประมาณเดือน มิ.ย.-ก.ค. นี้

ที่มา: South China Morning Post และ freightwaves.com



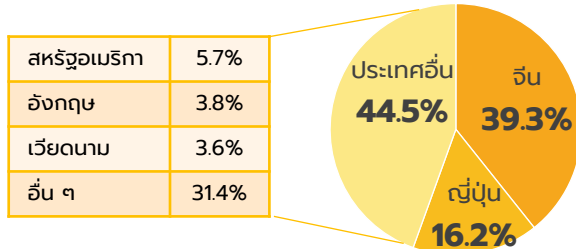
สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

Highlight ประเด็นสำคัญ (1)

ส่องศักยภาพโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็นของไทย

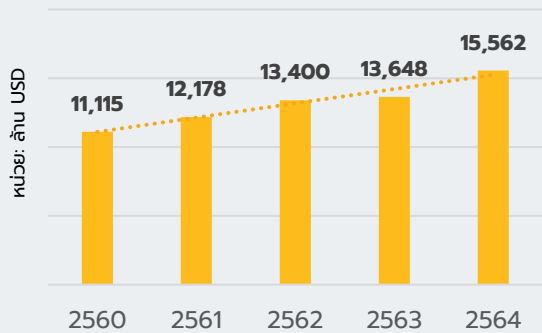
โลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น หรือ Cold Chain Logistics มีแนวโน้มความต้องการมากขึ้น จากการขยายตัวของการเปิดกิจการการผลิตและขายเภสัชภัณฑ์และเวชภัณฑ์ ในปี 2564 เพิ่มขึ้น 44.2% และช่วง 4 เดือนแรกของปี 2565 เพิ่มขึ้น 12.9% จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ประกอบกับการเติบโตการส่งออกของไทยในกลุ่มสินค้าที่ต้องการใช้ระบบขนส่งแบบเย็น ที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.6% (CAGR) ระหว่างปี 2560-2564 โดยส่งออกไปยังประเทศจีน (สัดส่วน 39.3%) และประเทศญี่ปุ่น (สัดส่วน 16.2%) เป็นหลัก โดยช่วง 4 เดือนแรกของปี 2565 มีบริษัทสัญชาติญี่ปุ่นลงทุนในกลุ่มคลังสินค้าห้องเย็น (TSIC 52101) 56.79 ล้านบาท

สัดส่วนการส่งออกสินค้าที่ใช้ห้องเย็นของไทย ในปี 2564 ไปยังประเทศเป้าหมาย



*สินค้าที่ใช้ห้องเย็น 9 กลุ่ม ได้แก่ (1) ผัก แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง (2) ผลไม้แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง (3) เนื้อสัตว์ (4) สัตว์น้ำ (5) อาหารสำเร็จรูป (6) กล้วยไม้ (7) ไอศกรีม (8) นมและผลิตภัณฑ์นม และ (9) ยาชีวโมเลกุล

มูลค่าการส่งออกไทยในกลุ่มสินค้าที่ใช้ห้องเย็น



ที่มา: Global Trade Atlas

1 ธุรกิจคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (TSIC 52101)



ปัจจุบันมีนิติบุคคล จำนวน **197** ราย

มีการขยายตัวของรายได้ระหว่างปี 2561-2563 ต่อเนื่องเฉลี่ยปีละ **+ 9.3%**

2 ธุรกิจการขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน (TSIC 49331)



ปัจจุบันมีนิติบุคคล จำนวน **179** ราย

มีการขยายตัวของรายได้ในปี 2562 และในปี 2563 ลดลง **-19.6%**

ประเด็นการพัฒนา Cold Chain Logistics ได้ถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคเกษตร (พ.ศ. 2566-2570) อาทิ

(1) การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ ๆ เช่น เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของสหกรณ์การเกษตรด้วย Cold Chain

(2) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เช่น ระบบทำความเย็นห้องเย็นเพื่อเก็บรักษาผลผลิตการเกษตร และการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์คลังและรถส่งของห้องเย็น เป็นต้น

ซึ่งสอดคล้องกับแผนปฏิรูประยะ 5 ปี ฉบับที่ 14 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและขยายเครือข่ายการให้บริการโลจิสติกส์แบบเย็นทั่วประเทศ ภายในปี 2568 ซึ่งจะช่วยเสริมศักยภาพการเชื่อมโยงห่วงโซ่โลจิสติกส์ไทยในภูมิภาคอาเซียน

Highlight ประเด็นสำคัญ (2)

เส้นทางการค้าไทย-ลาว-เวียดนาม-จีน โอกาสทองของสินค้าไทย



มูลค่าการขนส่งสินค้าไทย ปี 2564 ผ่าน สปป.ลาว-เวียดนาม ไปจีน **+98.9% (YoY)**

เส้นทางขนส่งและด่านชายแดนสำหรับการขนส่งสินค้าไทยไปจีน โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งไทย ลาว เวียดนาม และจีน มีความสำคัญเพิ่มขึ้น โดยในปี 2564 มีมูลค่ารวมกัน 16,470.68 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 98.9% เมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากประเทศต่าง ๆ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดเวลาและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะผลไม้ ได้แก่ ทุเรียน มังคุด และลำไย ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักของไทยไปจีน และส่วนใหญ่ใช้การขนส่งโดยรถยนต์ กว่าร้อยละ 68.5% ผ่านพรมแดนของประเทศต่าง ๆ ไปสู่จีน

เส้นทาง (รถยนต์)	มูลค่า (ล้านบาท)		การเปลี่ยนแปลง (%YoY)
	ปี 2563	ปี 2564	
R9 มุกดาหาร-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน	3,267.53	10,185.70	▲ 211.7%
R12 นครพนม-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน	5,012.74	6,284.98	▲ 25.4%
รวม	8,280.26	16,470.68	▲ 98.9%

ปัจจุบัน ไทยอยู่ระหว่างการพิจารณาเพิ่มเส้นทางขนส่งสินค้าจากด่านนครพนมของไทยไปยังท่าเรือซินโจวของจีน ในพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สาม ซึ่งอยู่ระหว่างการหารือกับจีน โดยมีเส้นทาง **นครพนม** (ด่านนครพนม) - **สปป.ลาว** (ด่านท่าแขก - ด่านนาพา (แขวงคำม่วน) - เวียดนาม (ด่านจาลอ - ท่าเรือหวุงอ้าง หรือ ท่าเรือโฮฟอง) - **จีน** (ท่าเรือซินโจว) เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งนอกเหนือจากเส้นทางด่านโหย่วอ๊กวาน ด่านสถานีรถไฟผิงเสียง และด่านตงซินในปัจจุบัน เพื่อช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งให้กับผู้ประกอบการ

ในอนาคต สนค. มองว่า การค้าชายแดนผ่านเส้นทางไทย-ลาว-เวียดนาม-จีน จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้น หากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการส่งเสริมการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากรข้ามพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวที่เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งกับจีน รวมถึงการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความชำนาญ และมีมาตรฐาน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าบริเวณด่านชายแดนไปยังประเทศที่สาม

เส้นทางรถบรรทุก

- เส้นทาง R8 :** บึงกาฬ (ด่านบึงกาฬ) - สปป.ลาว (ด่านปากซัน (แขวงบอลิคำไซ) - ด่านน้ำพา (แขวงบอลิคำไซ)) - เวียดนาม (ด่านเกาะแฉวง จ. ฮาติงห์-ฮานอย-ด่านหล่างเซิน) - จีน (ด่านโหย่วอ๊กวาน (หนานหนิง))
- เส้นทาง R9 :** มุกดาหาร (ด่านมุกดาหาร) - สปป.ลาว (ด่านสะหวันนะเขต และด่านแดนสะหวัน) - เวียดนาม (ด่านหุหิจ) - จีน (ด่านโหย่วอ๊กวาน (หนานหนิง))
- เส้นทาง R12 :** นครพนม (ด่านนครพนม) - สปป.ลาว (ด่านท่าแขก - ด่านน้ำพา (แขวงคำม่วน) - เวียดนาม (ด่านจาลอ)
 - ทางที่ 1 เวียดนาม (ด่านหม่องทวี่ จ. กว่างนิงห์) - จีน (ด่านตงซิน)
 - ทางที่ 2 เวียดนาม (ด่านหุหิจ จ. หล่างเซิน) - จีน (ด่านโหย่วอ๊กวาน)

เส้นทางรถไฟ (Multimodal transportation)

- นครพนม** (ด่านนครพนม) - สปป.ลาว (ด่านท่าแขก และด่านนาพา (แขวงคำม่วน) - เวียดนาม (ด่านจาลอ จ.กวางนิงห์-หวุงอ้าง-วินห์ จ. แกงฮัว-ฮานอย-ด่านรถไฟดงดิ่ง) - จีน (ด่านรถไฟผิงเสียง (กวางชิวจวง))
- มุกดาหาร** (ด่านมุกดาหาร) - สปป.ลาว (ด่านสะหวันนะเขต-ด่านแดนสะหวัน) - เวียดนาม (ด่านลาวบาว-ดงฮา-หวุงอ้าง -วินห์ จ. แกงฮัว-ฮานอย-ด่านรถไฟดงดิ่ง) - จีน (ด่านรถไฟผิงเสียง (กวางชิวจวง))
- บึงกาฬ** (ด่านบึงกาฬ) - สปป.ลาว (ด่านปากซัน (แขวงบอลิคำไซ)-ด่านน้ำพา (แขวงบอลิคำไซ)) - เวียดนาม (ด่านเกาะแฉวง จ. ฮาติงห์-วินห์ จ. แกงฮัว-ฮานอย-ด่านรถไฟดงดิ่ง) - จีน (ด่านรถไฟผิงเสียง (กวางชิวจวง))

เส้นทางเรือ (Multimodal transportation)

- นครพนม*** (ด่านนครพนม) - สปป.ลาว (ด่านท่าแขก และด่านนาพา (แขวงคำม่วน)) - เวียดนาม (ด่านจาลอ-ท่าเรือหวุงอ้าง หรือท่าเรือโฮฟอง) - จีน(ท่าเรือซินโจว)

* หมายเหตุ : อยู่ระหว่างการหารือระหว่างไทย-จีน

