

## จับชีพจรโลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (สิงหาคม 2565)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

**จำนวนนิติบุคคลสะสม\* 38,996**

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	381	▼ -13.4%
ปิดกิจการ	182	▲ 304.4%

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

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(56.4%)	▲ 5.9%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(11.8%)	▼ -8.2%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(10.5%)	▲ 66.7%

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

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	2,277.79	(43.5%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	781.87	(14.9%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	497.85	(9.5%)

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

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 38,996 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 381 ราย ลดลง 13.4% และปิดกิจการ 182 ราย หรือเพิ่มขึ้น 304.4% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 215 ราย คิดเป็น 56.4% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และเพิ่มขึ้น 5.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-ส.ค. 2565)** มูลค่า 5,233.42 ล้านบาท คิดเป็น 13.2% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮ่องกง และออสเตรเลีย ตามลำดับ

### มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (กรกฎาคม 2565)

#### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,221,717.43**  
สัดส่วน **67.9%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 29.1%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (18.5%)	▲ 15.0%
ญี่ปุ่น (10.8%)	▲ 6.5%
สหรัฐอเมริกา (10.7%)	▲ 39.0%

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาตยาพุด (ปิโตรเลียม) (12.5%)	▲ 97.8%
ท่าเรือ บ.อีทซีสันแหลมฉบัง (9.4%)	▲ 19.6%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สทบ.) (5.8%)	▲ 81.1%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (9.8%)	▲ 100.5%
น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมีนัส (2710) (3.8%)	▲ 39.5%
ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ (2711) (3.4%)	▲ 352.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **369,579.65**  
สัดส่วน **20.6%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 21.6%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (15.7%)	▲ 6.5%
สหรัฐอเมริกา (15.7%)	▲ 17.6%
ญี่ปุ่น (10.1%)	▲ 3.1%

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (50.9%)	▲ 14.7%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซี คาร์โก้ (25.1%)	▲ 27.4%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซี (EXPRESS) (18.6%)	▲ 24.2%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรอิเล็กทรอนิกส์ (8542) (21.6%)	▲ 39.1%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (7.4%)	▲ 11.6%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (6.6%)	▼ -12.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **192,263.01**  
สัดส่วน **10.7%**  
การเติบโต (YoY) **▲ 23.8%**

##### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (15.9%)	▼ -23.1%
มาเลเซีย (14.9%)	▲ 18.0%
ลาว (10.4%)	▲ 18.3%

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศท. 4) (22.0%)	▲ 16.4%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศท.2) (11.3%)	▼ -32.4%
ด้านศุลกากรนครพนม (ศท.2) (6.3%)	▼ -29.2%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
อุปกรณ์บันทึกเทป (8523) (5.3%)	▼ -0.1%
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810) (5.0%)	▼ -17.1%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (4.9%)	▼ -50.1%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,231.46**  
สัดส่วน **0.1%**  
การเติบโต (YoY) **▼ -21.3%**

##### ตลาดสำคัญ\*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (88.7%)	▼ -11.2%
เกาหลีใต้ (6.9%)	▼ -31.9%
ญี่ปุ่น (1.9%)	▼ -38.2%

##### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ (95.2%)	▼ -23.4%

##### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (71.8%)	▲ 1.5%
ยางธรรมชาติ (4001) (23.0%)	▼ -55.7%
ผลไม้อื่น ๆ สด (เช่น ทุเรียน ลำไย ฯลฯ) (0810) (2.1%)	-

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน  
ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

### ประเด็นโอกาส

#### การท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวต่อเนื่อง ปัจจัยบวกเศรษฐกิจไทย

- การท่องเที่ยวของไทยฟื้นตัวต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงต้นปีที่ผ่านมา นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทยสะสม (ม.ค. - ส.ค. 65) มีจำนวนกว่า 4.64 ล้านคน โดยสัญชาตินักท่องเที่ยวที่มาไทยมากที่สุดในช่วงดังกล่าว คือ มาเลเซีย 0.65 ล้านคน (13.97%) รองลงมา คือ อินเดีย 0.45 ล้านคน (9.69%) ลาว 0.28 ล้านคน (5.97%) และสิงคโปร์ 0.19 ล้านคน (5.23%) ตามลำดับ
- ด้านปางดงเบซาร์ เป็น 1 ใน 10 ด้านสำคัญ ที่ติดอันดับมีจำนวนนักท่องเที่ยวผ่านเข้ามา มากที่สุด โดยในช่วง ม.ค.-ส.ค. 2565 มีจำนวนนักท่องเที่ยวผ่านเข้ามา มากกว่า 0.72 ล้านคน นอกจากนี้ จากการเปิดให้บริการขบวนรถด่วนพิเศษสายใต้ "กรุงเทพ-ปางดงเบซาร์" เพิ่มขึ้น ในช่วงต้นเดือน ส.ค. 2565 จึงเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สำคัญในการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น
- จากการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องดังกล่าว ผู้ประกอบการในภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรเตรียมความพร้อมต้อนรับนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปีนี้ เพื่อให้ภาคการท่องเที่ยวกลับมาเป็นเครื่องมือสำคัญในการดึงดูดเม็ดเงินเข้าประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพเช่นเดิมต่อไป



ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย/กรมรถไฟแห่งประเทศไทย

### ประเด็นความท้าทาย

#### ความขัดแย้งจีน - ไต้หวัน อาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลก

- สถานการณ์ความขัดแย้งจีน-ไต้หวัน อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานสินค้า หากสถานการณ์รุนแรงขึ้นและยืดเยื้อ เนื่องจากช่องแคบไต้หวันเป็นช่องทางการเดินเรือที่สำคัญ โดยกว่า 50% ของเรือตู้คอนเทนเนอร์ทั่วโลก สัญจรผ่านช่องแคบนี้ และยังเป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้าจำพวกน้ำมันปิโตรเลียมดิบ
- ไต้หวันยังเป็นฐานการผลิตเซมิคอนดักเตอร์ขั้นสูงสุด (Most Advanced Semiconductor) มากกว่า 90% ของทั้งโลก ดังนั้น หากสถานการณ์รุนแรงจนการผลิตหยุดชะงัก ก็อาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีและเครื่องใช้ไฟฟ้า ทั้งนี้ ในส่วนของไทย ปี 2564 มีการส่งออกสินค้าเซมิคอนดักเตอร์และอุปกรณ์กึ่งตัวนำอื่นๆ (พิกัด 854150) ไปยังประเทศจีนเป็นอันดับที่ 5 มูลค่ากว่า 391,040 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เติบโตขึ้นจากปี 2562-2563 ซึ่งมีการส่งออกมูลค่าเพียง 15,925 และ 5,410 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ
- นอกจากนี้ เมื่อต้นเดือนที่ผ่านมา จีนออกมาตรการแบนการนำเข้าสินค้าจากไต้หวันกว่า 2,000 รายการ (35 ประเภทสินค้า) เช่น อาหารทะเล น้ำมันปรุงอาหาร และขนม ฯลฯ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของไต้หวันได้ แต่เป็นโอกาสของผู้ส่งออกไทย ในการส่งสินค้าไปจีน โดยผู้ประกอบการต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป



## Highlight ประเด็นสำคัญ

### สถานการณ์ห่วงโซ่อุปทานโลก (Global Supply Chain) เริ่มมีแนวโน้มดีขึ้น

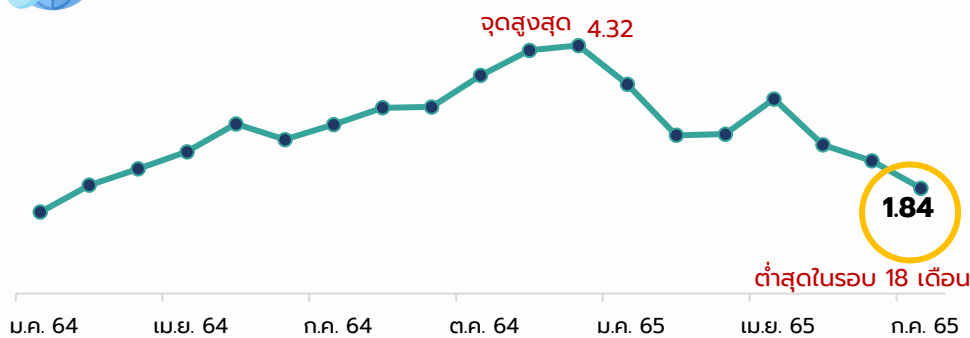
**สัญญาณการฟื้นตัวของห่วงโซ่อุปทานโลก** ปัญหาห่วงโซ่อุปทานโลกเริ่มมีทิศทางดีขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีหลายสัญญาณที่สะท้อนถึงการฟื้นตัว อาทิ

- ▶ **ดัชนีวัดแรงกดดันในห่วงโซ่อุปทานโลก (Global Supply Chain Pressure Index)<sup>1</sup> ลดลงต่ำสุดในรอบ 18 เดือน** ณ เดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา และลดลงจากจุดสูงสุดถึง 57% สะท้อนให้เห็นถึงความตึงเครียดในห่วงโซ่อุปทานโลกที่คลี่คลายลง และสถานการณ์เริ่มเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น
- ▶ **ค่าระวางเรือลดลงต่อเนื่อง<sup>2</sup>** ค่าระวางเรือทั่วโลกโดยเฉลี่ยลดลงถึง 45% จากจุดสูงสุดในปีที่ผ่านมา ในขณะที่ค่าระวางเรือเส้นทางจีน-อเมริกาฝั่งตะวันตก ลดลงจากจุดสูงสุดถึง 72% หรือลดลงจาก 20,586 ดอลลาร์สหรัฐ เหลือ 5,759 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจะมีส่วนช่วยให้วิกฤตอัตราเงินเฟ้อสูงคลี่คลายลง
- ▶ **ระยะเวลาในการขนส่งทางเรือเริ่มลดลง** เช่น เส้นทางจีน - อเมริกาฝั่งตะวันตก เริ่มมีระยะเวลาในการขนส่งใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดโควิด-19 หรืออยู่ที่ประมาณ 24 วัน (ช่วงก่อนเกิดโควิด-19 เส้นทางดังกล่าวใช้เวลาในการขนส่ง ประมาณ 20 -25 วัน)

ที่มา: <sup>1</sup> จัดทำโดยธนาคารกลางสหรัฐอเมริกา (นิวยอร์ก) <sup>2</sup> อ้างอิงข้อมูลจาก Freightos ณ วันที่ 19 ส.ค. 65 <sup>3</sup> CNBC



#### ดัชนี Global Supply Chain Pressure (ลดลง = สถานการณ์ดีขึ้น)



ที่มา: Federal Reserve Bank of New York

#### อัตราค่าระวางเรือ FBX รายเส้นทาง (ดอลลาร์สหรัฐ)

เส้นทาง	ค่าระวางเรือ (ดอลลาร์สหรัฐ) (ณ 19 ส.ค. 65)	% YTD	เทียบกับจุดสูงสุดในปี 2564
China/East Asia – North America (West Coast)	5,759	▼-57.8%	▼-72.0%
China/East Asia – North America (East Coast)	9,184	▼-45.0%	▼-58.6%
China/East Asia – North Europe	10,051	▼-29.6%	▼-31.6%

ที่มา: Freightos

- ▶ **คาดการณ์สาเหตุการฟื้นตัวของห่วงโซ่อุปทานโลก** จากอุปสงค์ที่ลดลง ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อัตราเงินเฟ้อสูง ส่งผลให้ความหนาแน่นในการขนส่ง คลี่คลายลง ส่งผลให้ค่าระวางเรือปรับตัวลดลง นอกจากนี้ ส่วนหนึ่งอาจมาจากธุรกิจโลจิสติกส์ที่เริ่มปรับตัวกับปัญหาห่วงโซ่อุปทานโลกที่เกิดขึ้นได้
- ▶ **แนวโน้มของสถานการณ์ในระยะต่อไป** ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งของโลกคาดว่าจะฟื้นตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม **หนทางของห่วงโซ่อุปทานโลกในการกลับสู่สภาวะปกติเหมือนช่วงก่อนโควิด-19 ยังคงมีความท้าทาย** โดยเฉพาะจากความเสี่ยงทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ (Geopolitical Risk) เช่น ปมความขัดแย้งจีน-ไต้หวัน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ เช่น การใช้นโยบายโควิดเป็นศูนย์ (Zero-Covid Policy) ของจีน หรือการเข้าสู่ช่วงที่มีการซื้อขายสินค้าสูง (Peak Season) ที่อาจทำให้ความสามารถในการขนส่งสินค้าตึงตัว ซึ่งผู้ประกอบการยังต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป

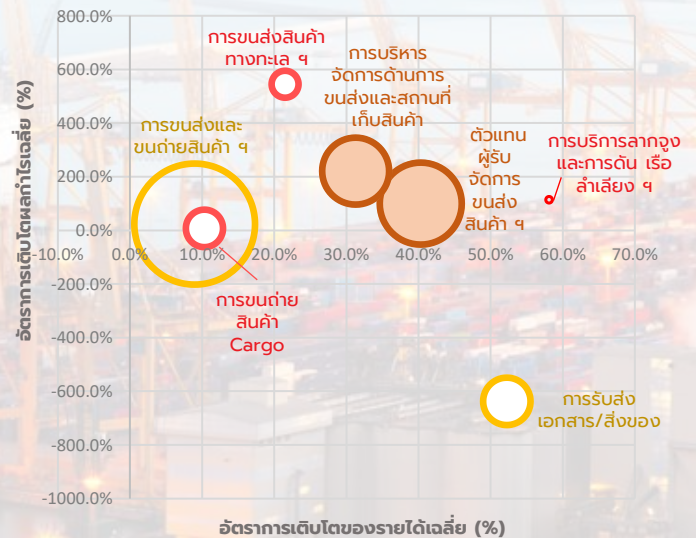
ที่มา: Financial Times

## ส่องศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย

จากการพิจารณาภาพรวมงบการเงินกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ไทย ระหว่างปี 2562-2564 จาก 3 ปัจจัย ได้แก่ 1) รายได้ที่เติบโตต่อเนื่อง 2) มูลค่ารายได้รวมสูง และ 3) การมีผลกำไรต่อเนื่อง สามารถจัดกลุ่มศักยภาพผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่น่าสนใจได้ ดังนี้

- ▶ **กลุ่มเข้มแข็งสูง** ได้แก่ ตัวแทนผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (TSIC 52292) และ การบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (TSIC 52291) ซึ่งมีการเติบโตของรายได้อย่างต่อเนื่อง เฉลี่ยปีละ 40.3% และ 31.3% ตามลำดับ มีมูลค่ารายได้รวมสูงเป็นอันดับ 3 และอันดับ 5 (มีผู้ประกอบการจำนวนมาก) และมีผลกำไรต่อเนื่องทุกปี
- ▶ **กลุ่มที่มีรายได้/กำไรเติบโตต่อเนื่อง** เกี่ยวพันกับการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางทะเล (TSIC 50121) การบริการลากจูงและการเดินเรือลำเลียง/สิ่งก่อสร้างลอยน้ำ (TSIC 50122) การขนถ่ายสินค้า (Cargo handling) (TSIC 52241) ซึ่งแม้รายได้รวมไม่สูงมากนัก แต่มีการเติบโตของรายได้และผลกำไรอย่างต่อเนื่อง คาดว่าสาเหตุมาจากการค้าระหว่างประเทศที่ฟื้นตัว
- ▶ **กลุ่มศักยภาพอื่น ๆ** ได้แก่
  - ▶ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (TSIC 49323) ซึ่งเป็นธุรกิจที่สร้างมูลค่ารายได้มากเป็นอันดับ 1 (เฉลี่ย 3 ปี 2.84 แสนล้านบาท) มีจำนวนผู้ประกอบการมากกว่า 15,000 ราย แม้จะมีรายได้ลดลงในช่วงปี 2563 แต่ยังสามารถทำกำไรเติบโตต่อเนื่องเฉลี่ย 23.5% ซึ่งคาดว่าในอนาคตจะมีการฟื้นตัวของรายได้จากการเดินทางที่มากขึ้นด้วย
  - ▶ ส่วนการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ (Courier activities) (TSIC 53200) ด้วยความต้องการรูปแบบการขนส่งสินค้าขั้นสุดท้ายถึงมือลูกค้า (Last Mile Delivery) ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีรายได้เพิ่มขึ้นต่อเนื่องโดยเฉลี่ย 52.2% และมีมูลค่าของรายได้เฉลี่ยสูงเป็นอันดับ 6 แต่ก็พบว่าเมื่ออัตราขาดทุนรวมสูงขึ้นเฉลี่ย -637.3 % โดยคาดว่ามาจากการแข่งขันด้านราคาในตลาดที่สูงมาก

#### ภาพรวมงบการเงินกลุ่มโลจิสติกส์ศักยภาพ ปี 2562-2564



ข้อมูล: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ 12 สิงหาคม 2565

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จึงควรใช้กลยุทธ์บริหารจัดการเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ทั้งการกำหนดโครงข่ายกระจายสินค้า การบริหารประสิทธิภาพการขนส่งเกี่ยวเปลา การใช้ระบบข้อมูลสารสนเทศช่วยในการวางแผน ทั้งนี้ รัฐควรสนับสนุนการสร้างสตาร์ตอัพโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุน และเสริมศักยภาพให้แก่กลุ่มเข้มแข็งสูง เพื่อรองรับการขยายการค้าโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง

