

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กุมภาพันธ์ 2566)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ			ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)			ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	40,101		การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน* (48.0%)	การเติบโต (YoY) ▼ -2.8%	กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	มูลค่า (ล้านบาท) 325.8	สัดส่วน* (39.4%)
จำนวน		การเติบโต (YoY)	การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(13.1%)	▼ -7.7%	การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	164.0	(19.8%)
เปิดกิจการใหม่	367	▲ 7.0%	ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(11.4%)	▲ 27.3%	กิจกรรมการบริการต่างๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ (52229)	161.6	(19.5%)
ปิดกิจการ	41	▲ 95.2%						

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 40,101 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 367 ราย เพิ่มขึ้น 7.0% และปิดกิจการ 41 ราย เพิ่มขึ้น 95.2% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 176 ราย คิดเป็น 48.0% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 2.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ก.พ. 2566)** มูลค่า 827.12 ล้านบาท คิดเป็น 9.97% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ออสเตรเลีย และจีน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า คิดเป็น 39.4% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มกราคม 2566)

การขนส่งทางเรือ	การขนส่งทางอากาศ	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางราง
มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) 1,096,325.32	มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) 318,170.96	มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) 151,205.23	มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) 991.93
สัดส่วน 69.8%	สัดส่วน 20.2%	สัดส่วน 9.6%	สัดส่วน 0.1%
การเติบโต (YoY) ▲ 9.9%	การเติบโต (YoY) ▼ -8.3%	การเติบโต (YoY) ▼ -3.5%	การเติบโต (YoY) ▼ -18.7%
ตลาดสำคัญ	ตลาดสำคัญ	ตลาดสำคัญ	ตลาดสำคัญ*
ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)
จีน (19.8%) ▼ -4.5%	สหรัฐอเมริกา (17.8%) ▼ -20.0%	จีน (16.3%) ▲ 43.5%	จีน (80.8%) ▼ -23.2%
ญี่ปุ่น (11.0%) ▼ -3.0%	จีน (16.9%) ▼ -24.5%	มาเลเซีย (16.2%) ▼ -21.3%	เกาหลีใต้ (9.4%) ▲ 97.0
สหรัฐอเมริกา (10.0%) ▲ 13.6%	ญี่ปุ่น (9.7%) ▼ -13.2%	ลาว (14.7%) ▲ -5.1%	ญี่ปุ่น (6.0%) ▲ 355.6%
ด้านสำคัญ	ด้านสำคัญ	ด้านสำคัญ	ด้านสำคัญ
ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (ปีโตรเลียม) (10.2%) ▲ 85.8%	คลังสินค้า การบินไทย (49.9%) ▼ -12.8%	ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (26.4%) ▼ -8.6%	ด้านศุลกากรปางดงเบขาร์ ทางรถไฟ (98.6%) ▼ -16.8%
ท่าเรือ บ.ฮักซัน แพลมจบังฯ (C1&C2) (9.9%) ▲ 3.4%	คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี คาร์โก้ (27.5%) ▲ 1.3%	ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (14.0%) ▲ 42.0%	-
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สทบ.) (7.0%) ▲ 83.0%	คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี (EXPRESS) (18.7%) ▼ -5.2%	ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.1) (5.7%) ▼ -13.3%	-
สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)
ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)	ส่วนแบ่ง การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (21.8%) ▲ 364.8%	วงจรรีเล็กรอนิกส์ (8542) (23.6%) ▲ 4.3%	วงจรรีเล็กรอนิกส์ (8542) (5.9%) ▲ 11.1%	ยางสังเคราะห์ (4002) (69.2%) ▼ -4.9%
รถยนต์และยานยนต์อื่นๆ (8703) (3.8%) ▲ 41.6%	อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (10.7%) ▼ -4.8%	LWS (7102) (5.9%) ▼ -46.6%	ยางธรรมชาติ (4001) (27.7%) ▼ -31.8%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.5%) ▲ 3.9%	เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (5.7%) ▼ -38.5%	อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523) (5.1%) ▼ -19.0%	กระเบื้อง (6809) (1.6%) ▲ 61.2%

ประเด็นโอกาส

ไทยจับมือญี่ปุ่นทำ Control Measures ขนส่งออกสินค้าเกษตรไทย

มาตรการนำเข้าผักและผลไม้สดบางประเทศมีความเข้มงวดอย่างมาก เช่น กฎหมาย Food Sanitation Law ของญี่ปุ่น จะต้องทดสอบสารเคมีตกค้าง ตามระบบ Positive list ซึ่งใช้เวลานาน ส่งผลกระทบต่อคุณภาพและความสดใหม่ของสินค้า ภาครัฐของไทยจึงมีการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว เช่น

- 1) **โครงการจัดการสารเคมีในผักและผลไม้เพื่อการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น (Control Measures)** (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทย ร่วมมือกับ กระทรวงสาธารณสุขของญี่ปุ่น) ประเทศไทยได้รับ คือ การยกเว้นการกักตรวจสอบสารตกค้างที่ด่านนำเข้าญี่ปุ่น การลดหย่อนค่าตรวจวิเคราะห์ที่ด่านนำเข้าญี่ปุ่น และสินค้าสามารถผ่านด่านไปสู่แหล่งจำหน่ายได้ทันที ปัจจุบันสินค้าส่งออกภายใต้โครงการฯ เช่น มะม่วง มังคุด กล้วย หน่อไม้ฝรั่ง และกระเจี๊ยบเขียว ทั้งนี้ ในปี 2565 ไทยส่งออกผักและผลไม้ (HS Code 07 และ 08) ไปยังญี่ปุ่น มูลค่ารวมกว่า 3,869.88 ล้านบาท สูงเป็นลำดับที่ 5 ของการส่งออกผักผลไม้ทั้งหมดของไทย รองจาก จีน ออสเตรเลีย มาเลเซีย และอเมริกา
- 2) **การจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานสินค้าเกษตรก่อนการส่งออก (ทางอากาศ)** ไปยังประเทศปลายทาง ช่วยลดการกักตรวจที่ด่านของประเทศคู่ค้า (ความร่วมมือระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงคมนาคม)

• ทั้งนี้ หากสามารถขยายผลการดำเนินการดังกล่าวร่วมกับประเทศคู่ค้าอื่น และขยายความครอบคลุมสินค้าผักและผลไม้ชนิดอื่น ๆ ได้มากยิ่งขึ้น จะช่วยยกระดับคุณภาพของสินค้า ย่นระยะเวลาการขนส่ง และการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก



ที่มา: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงคมนาคม

ประเด็นความท้าทาย

สงครามรัสเซีย-ยูเครนยืดเยื้อ กระทบระบบการขนส่งต่อเนื่อง

เหตุการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ตั้งแต่ต้นปี 2565 กระทบต่อภาคธุรกิจ เช่น การหดตัวของส่งออกไปยังรัสเซียและยูเครน เนื่องจากปัญหาด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และระบบการชำระเงินระหว่างประเทศ ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของราคาพลังงานในช่วงที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนขนส่ง ดังนี้

- **การขนส่งทางอากาศ** การหลีกเลี่ยงน้ำมันฟ้าพื้นที่อันตราย ทำให้ต้องบินอ้อมเส้นทางอื่น ส่งผลกระทบต่อการใช้เชื้อเพลิงมากขึ้น กระทบต้นทุนการขนส่งที่มากขึ้น
- **การขนส่งทางทะเล** ท่าเรือหลายแห่งปิดให้บริการ และผู้ประกอบการสายการเดินเรือรายใหญ่หลายรายประกาศหยุดให้บริการ เพื่อเป็นการแสดงออกเชิงสัญลักษณ์ต่อการไม่เห็นด้วยกับกระทำของรัสเซีย
- **การขนส่งทางบก** อุปสรรคในการขนส่งข้ามแดนทางบก และมีความยุ่งยากในการเตรียมเอกสารผ่านทางที่มีจำนวนมากกว่าปกติ

• ผู้ประกอบการส่งออกนำเข้าสินค้า และผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ควรวางแผนการจัดการขนส่งสินค้าร่วมกันอย่างใกล้ชิด และติดตามสถานการณ์อยู่เสมอ เพื่อยังคงประสิทธิภาพการขนส่ง ทั้งเรื่องการควบคุมต้นทุน และระยะเวลาการจัดส่ง อย่างไรก็ตาม หากในอนาคตอุปสงค์ต่อผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าไปยังรัสเซียมีมากกว่าอุปทาน (ผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ไม่เพียงพอ) จะมีความเสี่ยงด้านราคาค่าขนส่งที่สูงขึ้น

ที่มา: กองวิจัยเศรษฐกิจการค้ามหภาค สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างความเข้มแข็งทางการค้า
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 5857

Highlight ประเด็นสำคัญ

โอกาสการเพิ่มมูลค่าสินค้าด้วย Cold Chain

• ระบบโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics) เริ่มเข้ามาบทบาทมากขึ้นในธุรกิจอาหาร เครื่องดื่ม และเวชภัณฑ์ เพื่อคงคุณภาพสินค้าให้สดใหม่ ยืดอายุการเก็บรักษาสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Food) รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้บริโภค

ระบบโลจิสติกส์แบบทั่วไป

Food Loss ≈ 30-40%

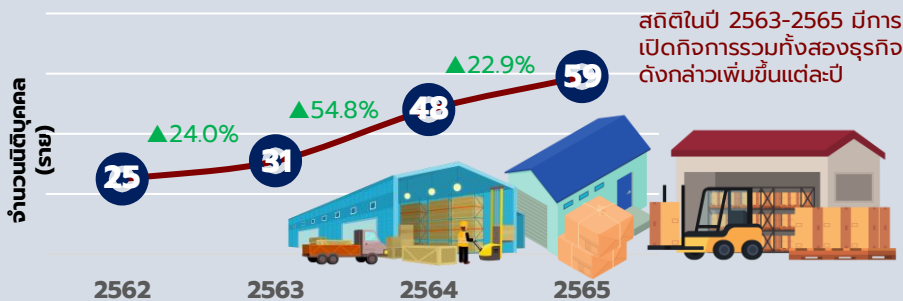
โลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ

Food Loss < 5%

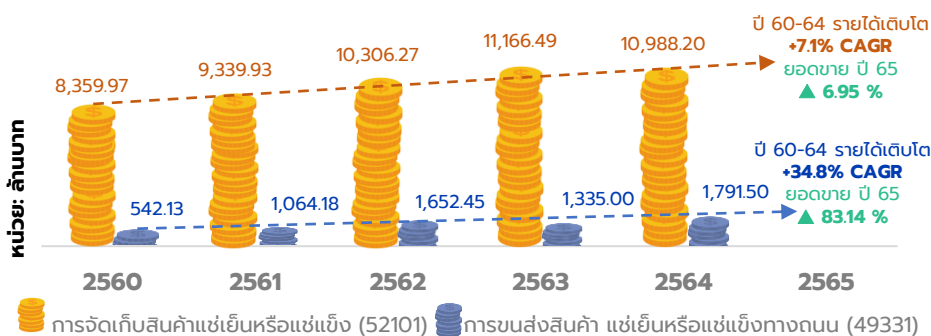


ผลผลิตทางการเกษตรของไทยราว 30-40 % เน่าเสีย (Food Loss) ระหว่างการจัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้าก่อนถึงผู้บริโภค โดยหากมีการควบคุมอุณหภูมิได้ตลอดห่วงโซ่อุปทานจะลดการสูญเสียเหลือเพียง < 5%

• ศักยภาพของ Cold Chain Logistics ในประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องตามความต้องการตลาด โดย ณ สิ้นเดือน ก.พ. 2566 มีนิติบุคคลที่ดำเนินกิจการ **กิจกรรมคลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง (TSIC 52101)** จำนวนรวม 197 ราย กิจการทะเบียนรวม 11,099 ล้านบาท และ **กิจกรรมการขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนน (TSIC 49331)** จำนวนรวม 229 ราย กิจการทะเบียนรวม 1,172.00 ล้านบาท



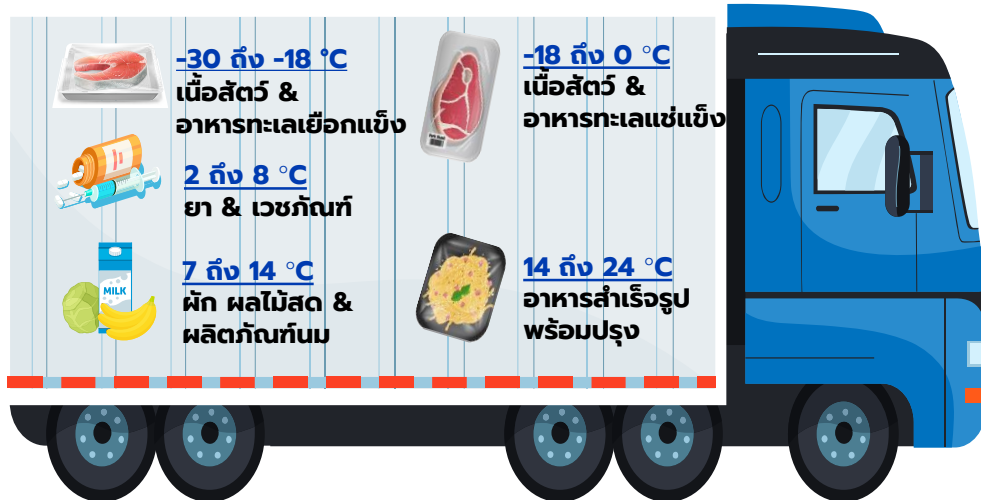
การเติบโตของรายได้ในธุรกิจ Cold Chain ในปี 2560-2564 & ประมาณการอัตราการเติบโต % ยอดขาย ปี 2565



• ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (ปี 2560-2564) มีทิศทางขยายตัวของรายได้ของทั้งสองธุรกิจสูงขึ้น ด้วยแรงหนุนจากการที่ไทยเป็นแหล่งผลิตส่งออกอาหารของโลก และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่เติบโตอย่างรวดเร็ว รวมถึงความต้องการในการใช้ยาและเวชภัณฑ์สูงมากในช่วงโควิด-19 โดย**กิจกรรมคลังสินค้าฯ** มีรายได้เติบโตเฉลี่ย **+7.1%** (CAGR) และ **การขนส่งสินค้าแช่เย็นฯ** มีรายได้เติบโตเฉลี่ย **+34.8%** (CAGR) โดยประมาณการการเติบโตของยอดขายในปี 2565 มีอัตรา **+6.95%** และ **+83.14%** ตามลำดับ

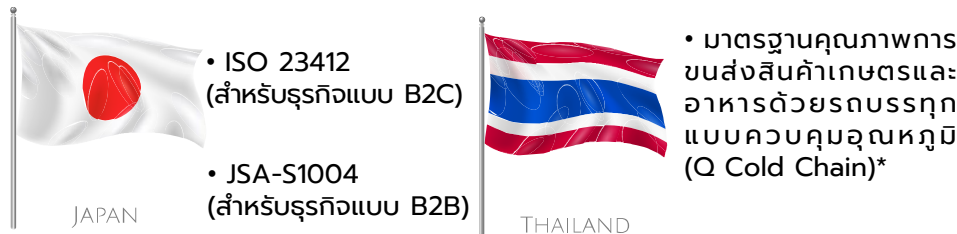
• ธุรกิจโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิมองของไทยมีศักยภาพ และมีโอกาสทางการตลาดสูงจากช่องว่างในการพัฒนา ทั้งด้านมาตรฐานและเทคโนโลยี ดังนั้น จึงควรส่งเสริมการบูรณาการ**การกำกับดูแลมาตรฐานให้สอดคล้องกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน ทั้งในส่วนของการขนส่งและคลังสินค้า** ให้มีการพัฒนาตามมาตรฐานสากล ส่งเสริมองค์ความรู้ด้านมาตรฐานและการบริหารจัดการให้แก่ผู้ประกอบการ และส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมบรรจุภัณฑ์และการเก็บรักษาสินค้า (โดยเฉพาะสินค้าเกษตรและอาหาร และเทคโนโลยีสามารถช่วยในการยืดอายุการเก็บรักษาระหว่างการขนส่งได้) เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยี อันจะเป็นการช่วยลดต้นทุนอีกทางหนึ่ง ตลอดจนส่งเสริมความร่วมมือเป็นเครือข่ายผู้ประกอบการโลจิสติกส์ เพื่อให้ภาคโลจิสติกส์เป็นส่วนสำคัญในการยกระดับการค้าที่มีคุณภาพสูงของไทย และสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศได้

ระดับอุณหภูมิที่เหมาะสมสำหรับสินค้า



มาตรฐานของโลจิสติกส์ที่มีการควบคุมอุณหภูมิ

มีส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพการบริการในด้านปฏิบัติการขนส่ง ความสะอาดมาตรฐานรถห้องเย็น การบำรุงรักษา และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ซึ่งจะ**ช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้า/นักลงทุน** ทั้งในกลุ่มโลจิสติกส์และกลุ่มธุรกิจสินค้าที่ต้องพึ่งพาระบบ Cold Chain



*หมายเหตุ: มาตรฐาน Q Cold Chain โดยกรมการขนส่งทางบก ตามแนวทางของประเทศญี่ปุ่น เป็นมาตรฐานแบบสมัครใจสำหรับ 'ผู้ประกอบการขนส่ง' ปัจจุบันครอบคลุมเฉพาะการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร ซึ่งจะพัฒนาไปสู่สินค้าประเภทอื่นๆ ในอนาคต

เทคโนโลยีและนวัตกรรมบรรจุภัณฑ์

• การลดอุณหภูมิโดยใช้ระบบสุญญากาศ (Vacuum Cooling)



ที่มาภาพUS: กอบ: Busch Vacuum Solution

• การทำความเย็นโดยใช้ปั๊มสุญญากาศในการดูดอากาศออก เพื่อให้ไอน้ำระเหยออกจากตัวผัก และสามารถเย็นตัวลงจากแรงกดดันของเครื่องที่ได้ดูดซับความร้อนที่ถูกปลดปล่อย

• เป็นวิธีการลดอุณหภูมิที่รวดเร็วที่สุดและสม่ำเสมอ นิยมใช้กับผักใบต่างๆ ทำให้ผลิตผลสดใหม่ จึงเก็บรักษาได้นานและสามารถขนส่งระยะไกลได้มากขึ้น

• บรรจุภัณฑ์แบบอัจฉริยะ (Intelligent Packaging)



ที่มาภาพUS: กอบ: IndiFoodBev, รมUS: บบ

• บรรจุภัณฑ์ที่มีระบบการตรวจสอบ การบันทึก การติดตาม การสืบค้น และการสื่อสารข้อมูลสถานะของผลิตผลภายในและภายนอกบรรจุภัณฑ์ เพื่อให้ผู้บริโภคและผู้ขายทราบข้อมูลเกี่ยวกับคุณภาพระหว่างการขนส่งและการเก็บรักษา

