

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (พฤษภาคม 2565)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* 38,352

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	329	▼ -6.3%
ปิดกิจการ	57	▲ 62.9%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(49.8%)	▼ -9.4%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(16.4%)	-
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(9.4%)	▲ 29.2%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน พ.ค. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	2,277.00	(53.3%)
กิจกรรมการบริการอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่งทางบก (52219)	474.51	(11.1%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	311.83	(7.3%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.-พ.ค. 2565 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 38,352 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 329 ราย ลดลง 6.3% และปิดกิจการ 57 ราย หรือเพิ่มขึ้น 62.9% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 164 ราย คิดเป็น 49.8% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 9.4% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-พ.ค. 2565)** มูลค่า 4,274.11 ล้านบาท คิดเป็น 22.4% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ฮ่องกง จีน และเกาหลีใต้ ตามลำดับ

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (เมษายน 2565)

การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,132,186.89**
 สัดส่วน **69.1%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 27.4%**

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(18.3%)	▲ 15.1%
ญี่ปุ่น	(10.5%)	▲ 4.5%
สหรัฐอเมริกา	(8.8%)	▲ 20.1%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ปีโตรเลียม)	(11.5%)	▲ 122.6%
ท่าเรือ บ.อักษิณแหลมฉบัง	(8.8%)	▲ 6.5%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สกบ.)	(7.6%)	▲ 97.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	(11.2%)	▲ 135.0%
น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ภูมินิส (2710)	(3.9%)	▲ 57.4%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	(3.1%)	▼ -5.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **363,036.97**
 สัดส่วน **22.2%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 35.4%**

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา	(19.0%)	▲ 58.8%
จีน	(17.7%)	▲ 23.8%
ญี่ปุ่น	(9.4%)	▼ -0.3%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย	(54.3%)	▲ 40.8%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอสซีคาร์โก้	(24.0%)	▲ 34.5%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอสซี (EXPRESS)	(17.9%)	▲ 28.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเล็คทรอนิกส์ (8542)	(19.5%)	▲ 32.4%
อากาศยาน (8802)	(7.5%)	▲ 525.5%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	(7.5%)	▲ 10.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **140,525.60**
 สัดส่วน **8.6%**
 การเติบโต (YoY) **▼ -5.0%**

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
มาเลเซีย	(20.1%)	▲ 1.0%
พม่า	(13.7%)	▲ 30.2%
ลาว	(13.0%)	▲ 7.7%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา	(29.5%)	▲ 15.9%
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(7.1%)	▼ -65.3%
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.1)	(6.5%)	▲ 36.6%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางธรรมชาติ (4001)	(5.8%)	▲ 2.1%
อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523)	(5.7%)	▼ -7.8%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711)	(4.9%)	▲ 56.7%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,263.16**
 สัดส่วน **0.1%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 18.2%**

ตลาดสำคัญ*	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน	(80.1%)	▲ 7.7%
เกาหลีใต้	(8.7%)	▲ 327.9%
ญี่ปุ่น	(5.4%)	▲ 576.3%

ด้านสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเขษาร์	(95.4%)	▲ 13.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002)	(61.8%)	▲ 20.2%
ยางธรรมชาติ (4001)	(29.7%)	▲ 6.0%
แผ่นขึ้นไม้อัด (4410)	(2.7%)	▼ -24.0%

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

ประเด็นโอกาส

โอกาสส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารไทยเพิ่มขึ้น



• มาตรการงดส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารในหลายประเทศทั่วโลก และความกังวลต่อความมั่นคงทางอาหารของประเทศต่าง ๆ จะเป็นโอกาสของไทยในการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารเพิ่มขึ้น ประกอบกับสถานการณ์โควิด-19 เริ่มผ่อนคลาย ด้านการค้าต่าง ๆ เริ่มกลับมาดำเนินการได้ตามปกติ ส่งผลเชิงบวกต่อภาคโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการขนส่งทางเรือ ผู้ให้บริการคลังสินค้า และธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

การฟื้นตัวการท่องเที่ยวไทย



• สถานการณ์ท่องเที่ยวไทยเริ่มกลับมาฟื้นตัว ในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2565 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทยแล้ว 1.34 ล้านคน และนักท่องเที่ยวไทยเดินทางในประเทศ 160 ล้านคน/ครั้ง โดยมีเป้าหมายตลอดปีรวมอยู่ที่ 7-10 ล้านคน ซึ่งส่งผลดีต่อภาพรวมเศรษฐกิจไทย โดยเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารที่คิดเป็น 12.0% ของค่าใช้จ่ายการท่องเที่ยว

ประเด็นความท้าทาย

ความกังวลต่อการขนส่งเส้นทางเอเชีย-ยุโรป



• กรณีพิพาทรัสเซีย-ยูเครนกระทบต่อการขนส่งในเส้นทางเอเชีย-ยุโรป ทั้งทางเรือ ทางราง และทางอากาศ จากการเลี่ยงเส้นทางขนส่งที่ผ่านรัสเซีย อาจทำให้การจราจรในท่าเรือหลักของยุโรปทวีความแออัด มีอุปสรรคการขนส่งทางรางเส้นทางจีน-ยุโรปซึ่งเป็นช่องทางหลัก และการปิดน่านฟ้ารัสเซีย ประกอบกับราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะกระทบต่ออัตราค่าระวางเรือไปยังยุโรปสูงขึ้นด้วย

ฉันทนระดับมาตรการป้องกันโรคฝีดาษลิง



• การยกระดับมาตรการป้องกันโรคฝีดาษลิง อาจส่งผลกระทบต่อความล่าช้าของการขนส่งสินค้าสู่ประเทศจีน ด้วยด้านศุลกากรจีนเพิ่มขึ้นตอน และความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้านำเข้ามากขึ้น ดังนั้นผู้ประกอบการอาจต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดเพื่อวางแผนขนส่งสินค้าสู่ประเทศจีนไม่ให้เกิดความล่าช้า (ที่มา: สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงปักกิ่ง)



การส่งออกข้าวไทย สี่เดือนแรก เติบโตสูง 52.7%

การส่งออกข้าวไทย ช่วง 4 เดือนแรกของปี 2565 มีปริมาณ 2.29 ล้านตัน เติบโตสูงถึง 52.7% (YoY) จากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นมูลค่า 39,445.78 ล้านบาท ปัจจัยสำคัญมาจากปริมาณส่งออกข้าวขาว 1.13 ล้านตัน เติบโตสูงชันกว่า 1 เท่า (ซึ่งคิดเป็นสัดส่วน 55.3% ของปริมาณส่งออกข้าว)

การเติบโตปริมาณการนำเข้าข้าวไทย

325.4 %

57.4 %



ตะวันออกกลาง



เอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ประเทศที่มีปริมาณนำเข้าข้าวจากไทยสูงที่สุด ช่วง ม.ค. - เม.ย. 2565

อิรัก	401,402 ตัน	▲ 535.7%
สหรัฐอเมริกา	290,213 ตัน	▲ 52.8%
จีน	244,289 ตัน	▲ 124.9%
แอฟริกาใต้	172,585 ตัน	▼ -3.9%
ญี่ปุ่น	105,385 ตัน	▲ 1.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ <https://tradereport.moc.go.th/>

¹ ประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แก่ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ไต้หวัน จีน และฮ่องกง

² ประเทศแถบตะวันออกกลาง ได้แก่ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ บาห์เรน อิสราเอล อิรัก อิหร่าน จอร์แดน คูเวต เลบานอน โอมาน กาตาร์ ซาอุดีอาระเบีย ซีเรีย ตุรกี เยเมน และปาเลสไตน์

▶ ข้าวและสินค้าเกษตรของไทยมีศักยภาพส่งออกเพิ่มขึ้นในปี นี้ เนื่องจากผลผลิตทางการเกษตรของโลกในภาพรวมลดลง

- ▶ ดัชนีราคาอาหารโลก (FAO Food Price Index: FFPI) เดือน พ.ค. 2565 เพิ่มขึ้นถึง 29.3% (YoY)
- ▶ ดัชนีราคากลุ่มซีเรียล (เช่น ข้าวโพด ข้าว ข้าวบาร์เลย์ ข้าวฟ่าง) เพิ่มขึ้น 39.7% (YoY) เนื่องจากอินเดียซึ่งเป็นประเทศส่งออกข้าวอันดับ 1 ของโลก มีมาตรการจำกัดการส่งออก
- ▶ ดัชนีราคากลุ่มน้ำตาล เพิ่มขึ้น 13.5% (YoY) เนื่องจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นส่งผลให้บราซิลซึ่งเป็นผู้ส่งออกน้ำตาลอันดับ 1 ของโลก นำอ้อยบางส่วนไปผลิตเอทานอลทดแทนน้ำมันที่ราคาสูงขึ้น

▶ ปัจจัยหนุนจากมาตรการควบคุมการส่งออกสินค้าเกษตรในหลายประเทศ การอ่อนค่าของเงินบาท และความกังวลต่อความมั่นคงด้านอาหาร ส่งผลให้หลายประเทศเร่งนำเข้าข้าว โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และตะวันออกกลาง ที่มีปริมาณการนำเข้าข้าวไทยเพิ่มขึ้น 57.4 % และ 325.4 % ตามลำดับ

ที่มา: Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)

▶ **ค่าระวางเรือปรับตัวลดลงในเดือนที่ผ่านมา** แม้จะยังทรงตัวในระดับสูงเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการระบาดของโรคโควิด-19 โดยอัตราค่าระวางเรือรายสัปดาห์ของ FBX เส้นทาง China/East Asia – North America (West Coast) ณ วันที่ 13 พฤษภาคม 2565 มีค่าเท่ากับ 12,512 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งต่ำที่สุดในปีนี้ ลดลงจากวันแรกของปี (%YTD) 8.2% ลดลงจากจุดสูงสุดปี 2564 ถึง -39.2% ในขณะที่เส้นทางอื่น ๆ มีทิศทางปรับลดลงเช่นกัน

▶ **การลดลงของค่าระวางเรือในช่วงนี้ เป็นผลจากความต้องการสินค้า (Demand) และการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของจีนชะลอตัว** เนื่องจากมาตรการควบคุมโควิดของจีน โดยในเดือนเมษายน 2565 มูลค่าการส่งออกของจีน เติบโตเพียง 3.9% ซึ่งเป็นการเติบโตต่ำที่สุดตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 ในขณะที่มูลค่าการนำเข้า ไม่มีการเติบโตขึ้นจากปีที่แล้ว (ที่มา: CNBC)

ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของจีน ระหว่าง พ.ค. 64-เม.ย. 65 (หน่วย: ล้านตัน)



ค่าระวางเรือ

ลดลงมากกว่า 30% จากจุดสูงสุดในปีที่ผ่านมา

อัตราค่าระวางเรือ FBX รายเส้นทาง (ดอลลาร์สหรัฐ)

เส้นทาง	อัตราค่าระวางเรือ ณ วันที่ 13 พ.ค. 65 (ดอลลาร์สหรัฐ)	%YTD	เทียบกับจุดสูงสุดในปี 2564
China/East Asia – North America (West Coast)	12,512	▼-8.2%	▼-39.2%
China/East Asia – North America (East Coast)	15,982	▼-4.3%	▼-27.9%
China/East Asia – North Europe	10,065	▼-26.0%	▼-28.1%

ที่มา: Freightos

ทั้งนี้ แนวโน้มค่าระวางเรือในระยะต่อไปอาจมีทิศทางค่อนข้างคงที่ และยังไม่ปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากยังมีปัจจัยที่ส่งผลให้ค่าระวางเรือทรงตัวในระดับสูง เช่น ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนที่ยังต้องเฟ้อระวาง และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น นอกจากนี้หลายสายเรือได้มีการแล่นเรือเปล่า (Blank Sailing) เพิ่มขึ้น เพื่อให้สมดุลกับความต้องการสินค้า (Demand) ที่ลดลง ซึ่งจะช่วยให้ค่าระวางเรือปรับลดลงอย่างรวดเร็วได้

