

จับชีพจรโลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (พฤศจิกายน 2565)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม* 39,569

	จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	249	▼ -41.4%
ปิดกิจการ	142	▲ 29.1%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
	(49.0%)	▼ -37.4%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(10.4%)	▼ -64.9%
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า (52291)	(7.6%)	-

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

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
	2,277.79	(42.9%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	580.32	(10.9%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	563.59	(10.6%)

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

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 39,569 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 249 ราย ลดลง 41.4% และปิดกิจการ 142 ราย เพิ่มขึ้น 29.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 122 ราย คิดเป็น 49.0% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด และลดลง 37.4% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน และกิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ตามลำดับ
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ม.ค.-พ.ย. 2565)** มูลค่า 5,313.16 ล้านบาท คิดเป็น 11.77% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยสัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ จีน ญี่ปุ่น ฮองกง และอเมริกัน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) คิดเป็น 42.9% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (ตุลาคม 2565)

การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,079,989.13**

สัดส่วน **66.1%**

การเติบโต (YoY) **▲ 6.6%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (18.8%)	▲ 8.5%
ญี่ปุ่น (12.1%)	▲ 5.5%
สหรัฐอเมริกา (11.3%)	▲ 27.9%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือ มอซอซัน แหลงบั้งง (C1&C2) (9.9%)	▲ 4.4%
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ปีโตรเลียม) (9.6%)	▲ 2.6%
ท่าเรือกลุ่ม TIPS (สท.) (5.4%)	▲ 5.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (8.1%)	▲ 17.2%
ยานยนต์ (8703) (3.9%)	▲ 31.7%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.9%)	▲ 17.5%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **378,768.63**

สัดส่วน **23.2%**

การเติบโต (YoY) **▲ 10.7%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (17.1%)	▲ 13.7%
จีน (15.8%)	▼ -2.3%
ญี่ปุ่น (10.4%)	▼ -3.9%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (52.3%)	▲ 13.2%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี คาร์โก้ (24.5%)	▲ 12.0%
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสซี (EXPRESS) (19.4%)	▲ 16.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเล็กรอนิกส์ (8542) (17.0%)	▼ -17.7%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (10.3%)	▼ -13.2%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (7.2%)	▲ 62.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **165,210.94**

สัดส่วน **10.1%**

การเติบโต (YoY) **▲ 4.6%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
มาเลเซีย (16.3%)	▼ -21.3%
จีน (16.1%)	▼ -7.9%
ลาว (14.7%)	▲ 35.5%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (22.5%)	▼ -17.3%
ด้านศุลกากรนุกดาหาร (ศก.2) (15.4%)	▼ -20.1%
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.1) (6.6%)	▲ 20.6%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471) (6.1%)	▼ -46.2%
วงจรรีเล็กรอนิกส์ (8542) (5.4%)	▲ 52.0%
ก๊าซปิโตรเลียม (2711) (5.1%)	▲ 43.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,122.91**

สัดส่วน **0.1%**

การเติบโต (YoY) **▼ -13.2%**

ตลาดสำคัญ*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (75.4%)	▼ -21.3%
เกาหลีใต้ (9.6%)	▲ 52.5%
ญี่ปุ่น (4.5%)	▲ 212.9%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบขาร์ ทางรถไฟ (96.2%)	▼ -15.8%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (61.7%)	▲ 37.8%
ยางธรรมชาติ (4001) (32.6%)	▼ -50.2%
โพลีเมอร์ของเอทิลีน (3901) (2.3%)	-

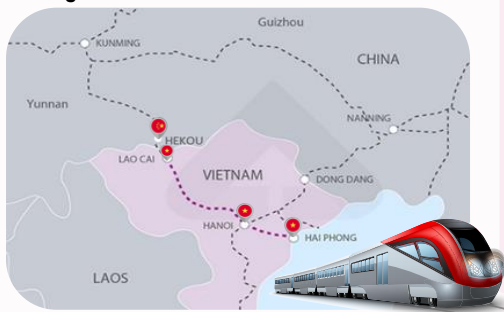
หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ประเด็นโอกาส

เส้นทาง BRI โอกาสเสริมแรงการค้าในภูมิภาคอาเซียน

- เส้นทาง BRI ของจีนมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะใน ลาว เวียดนาม กัมพูชา และไทย ซึ่งหลังจากเริ่มเปิดใช้งานรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว มาระยะหนึ่งแล้ว ในช่วงปี 2565 ก็เริ่มมีความชัดเจนในการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงภายในภูมิภาคแล้ว เช่น
- **เวียดนาม** ในช่วงต้นปีที่ผ่านมา มีการปรับขนาดรางรถไฟจาก 1 เมตร เป็น 1.435 เมตร เพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางดังกล่าว โดย**เส้นทางสายแรกของจีน - เวียดนาม คือ ด้านเหอโข่ว (Hekou) - ด้านลาวกาย (Lao Cai) - ฮานอย (Ha Noi) - ไฮฟอง (Hai Phong)** รองรับการค้าการลงทุน และการขยายฐานการผลิตของจีนในเวียดนาม
- ทั้งนี้ จากแผนการเชื่อม BRI ระหว่าง ยุโรป-เอเชียกลาง-จีน-อาเซียน (ลาว-เวียดนาม-กัมพูชา และจะเชื่อม ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์) เมื่อสำเร็จแบบไร้รอยต่อแล้ว จะเกิดมูลค่าเพิ่ม และกระตุ้นเศรษฐกิจให้กับภูมิภาคในภาพรวมอย่างมาก โดยเฉพาะประเทศสมาชิกความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งเป็นความตกลงที่ใหญ่ที่สุด โดยมีมูลค่า GDP ของกลุ่มประเทศสมาชิกรวมกันในปี 2564 กว่า 29.61 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (30.8% ของโลก) ทั้งนี้ ตั้งแต่ความตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้กว่า 9 เดือน (ม.ค.-ก.ย. 2565) ไทยมีมูลค่าการส่งออกรายการที่ได้รับสิทธิ RCEP กว่า 742.85 ล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกไปยังจีนกว่า 19.8%



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ/WORLD BANK/Asia Briefing

ประเด็นความท้าทาย

ด้านรถไฟไม่ฮาน ทางเลือกการขนส่งผลไม้ไปสู่จีน

- เมื่อวันที่ 3 ธ.ค. 2565 ลานตรวจจำเพาะสินค้าผลไม้ ด้านรถไฟไม่ฮาน มณฑลยูนนาน ระหว่างลาว-จีน เริ่มเปิดดำเนินการแล้ว ถือเป็นโอกาสดีของไทยในการเพิ่มทางเลือกการขนส่งผลไม้ไปยังจีนด้วยระบบราง
- สถิติการส่งออกผลไม้ไทย (HS 08) ไปยังจีน ในปี 2565 (ม.ค.-ต.ค.) ปริมาณกว่า 1.8 ล้านตัน (ปริมาณ 64% ส่งออกทางเรือ) คิดเป็นมูลค่ากว่า 148,048.80 ล้านบาท เติบโต 2.19% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งมีแนวโน้มดีขึ้นหลังจาก COVID-19 คลี่คลาย
- ปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางเรือปรับตัวลดลงกว่าปีที่ผ่านมากว่า 50% ขณะที่การขนส่งทางรางในเส้นทางนี้ อาจยังมีต้นทุนสูง ผู้ให้บริการมีน้อย และความไม่สะดวกจากการยกขนหลายครั้ง ผู้ประกอบการจึงต้องพิจารณาเปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่ง ระยะเวลาการขนส่งเพื่อรักษาความสดใหม่ของสินค้า ความซับซ้อนหรือยุ่งยากในการขนถ่ายสินค้า เพื่อประสิทธิภาพและความคุ้มค่าสูงสุดระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ รวมถึงการศึกษาศักยภาพและข้อกำหนดเพื่อเตรียมพร้อมก่อนส่งสินค้าอีกด้วย
- กระทรวงพาณิชย์ มีการจัดกิจกรรมจับคู่เจรจาธุรกิจด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายธุรกิจโลจิสติกส์ระหว่างไทยและจีน ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยทำให้เกิดแข่งขันในตลาดมากขึ้น ช่วยให้บริการขนส่ง (โดยเฉพาะรถไฟลาว-จีน) ปรับตัวลดลงได้ในระยะยาว



ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ / กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างความเข้มแข็งทางการค้า
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 5857

Highlight ประเด็นสำคัญ

การปรับตัวของโลจิสติกส์ไทยสู่เป้าหมาย Net Zero Carbon

เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ (Net Zero Carbon)

- ปี 2593** เป็นกลางทางคาร์บอน
- ปี 2608¹** การปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gases : GHG) สุทธิเป็นศูนย์
- ปี 2573** ประกาศในการประชุม COP27 ว่าจะลด GHG 40%
- ปี 2573** เพิ่มการผลิตรถยนต์ที่ปล่อย GHG เป็นศูนย์ 30%
- ปี 2583** สนับสนุนใช้เทคโนโลยีเพื่อการดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในเชิงพาณิชย์
- ปี 2593** เพิ่มสัดส่วนพลังงานทดแทนในการผลิตกระแสไฟฟ้า $\geq 50\%$
- ปี 2573** เป้าหมายลด GHG ลง 20% (ตามแผนปฏิบัติการลด GHG ของประเทศ 2564-2573)

ปริมาณการขนส่งสินค้าของไทย



ภายในประเทศ
ทางถนนเป็นหลักกว่าปีละ
80%

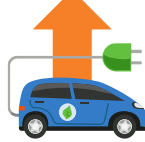
การส่งออกสินค้าพึ่งพาการขนส่ง
ทางเรือเป็นหลักกว่าปีละ
86%

- จากเป้าหมายข้างต้น ประกอบกับมาตรการเก็บภาษีคาร์บอนข้ามพรมแดนสำหรับสินค้านำเข้า นำร่องโดยสหภาพยุโรป ในปี 2566 มีแนวโน้มขยายความครอบคลุมไปยังสินค้าอื่น ๆ รวมทั้งการขนส่งทางเรือ และทางอากาศ ที่มีการปล่อยคาร์บอนสูง จึงเป็นแรงกดดันให้ภาคโลจิสติกส์ปรับตัวสู่โลจิสติกส์สีเขียว

การปรับตัวของภาคโลจิสติกส์

การใช้พลังงานทดแทน

รถยนต์ไฟฟ้า
เติบโต $\uparrow +176\%$



ไทยนำเข้ารถไฟฟ้า
เดือน ม.ค.-ก.ย. 65

รถไฟฟ้าพลังงานไฮโดรเจน
(ปล่อยเพียงไอน้ำไร้คาร์บอน)



โครเอเชีย ไฮลันต์
(Coradia iLint)
เยอรมนี เริ่มให้บริการ ส.ค. 65
(ขบวนแรกของโลก)

การปรับเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางราง

(ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีสาระสำคัญ คือ

- ✓ จูงใจให้ผู้ประกอบการ ปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรางให้มากขึ้น ด้วยปล่อยคาร์บอนต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น
- ✓ กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จปี 2570 ให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เป็นเฉลี่ย 7% (ระยะยาวไทยจะสามารถลดกึ่งตันกึ่งตัน และการปล่อยคาร์บอนในการขนส่ง)

โอกาสของธุรกิจสตาร์ทอัพ

- ✓ ธุรกิจการค้าปลีกบริการปรับตัวไปสู่ green logistics
- ✓ ระบบการวางแผนจัดเก็บและกระจายสินค้าเพื่อลดการใช้พลังงาน
- ✓ การใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้น เช่น การตรวจจับคาร์บอน

โลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

สถิติปี 2563 พบว่า การขนส่งอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ (Food Cold Chain) มีสัดส่วนการปล่อย GHG กว่า 1% ของการปล่อย GHG ทั่วโลก สาเหตุสำคัญจากน้ำมันเชื้อเพลิงของรถขนส่งสินค้าห่วงโซ่อุปทาน (จำนวนราว 4 ล้านคันทั่วโลก และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 2.5% ในปี 2573)

- อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความท้าทายสำหรับผู้ประกอบการ หรือนักลงทุนไทยหลายประการ เช่น
 - 1) การพัฒนาบุคลากรด้านต่าง ๆ ซึ่งยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเทคโนโลยีคาร์บอนต่ำ ที่จะนำไปสู่เป้าหมาย Net Zero
 - 2) ความพร้อมโครงสร้างพื้นฐานของการใช้พลังงานทดแทน (เช่น charging points)
 - 3) การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อลดคาร์บอน ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนสูง ที่อาจกระทบต่อเนื้อไปยั้งราคาสินค้า

• การสนับสนุนจากรัฐในการส่งเสริมหรือปรับตัว เช่น นโยบายของไทยมีการสนับสนุนภาคการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาลดภาษีประจำปีสำหรับรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า พ.ศ. 2565 มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 พ.ย. 2565 (ลดภาษีลงร้อยละ 80 ของอัตราที่กำหนด) ซึ่งคาดว่าจะช่วยผู้ประกอบการลดต้นทุนในการปรับเปลี่ยนมาใช้พาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น



กระแสการพัฒนานวัตกรรมด้านซัพพลายเชนของโลก

- จากสถิติ CBinsights ล่าสุดในเดือน ต.ค. 2565 พบว่าจำนวนสตาร์ทอัพยูนิคอร์น (ที่มีเงินลงทุนกว่า 1 พันล้านดอลลาร์) ทั่วโลกมีจำนวนทั้งหมด 1,191 แห่ง ซึ่งในจำนวนนี้มียูนิคอร์นด้านซัพพลายเชน โลจิสติกส์ และการขนส่ง (Supply chain, logistics, & delivery) รวม 67 แห่ง¹

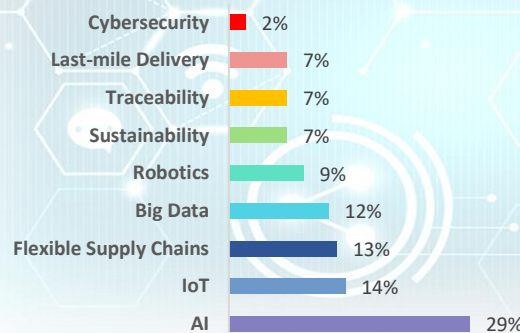
Supply chain, logistics, & delivery

67 แห่ง
(5.6% ของยูนิคอร์นทั่วโลก)

เงินลงทุนรวม
213.77 พันล้านดอลลาร์

- สัญชาติ 3 อันดับแรก
- 1st** สหรัฐอเมริกา 26 แห่ง
 - 2nd** จีน 11 แห่ง
 - 3rd** อินเดีย 7 แห่ง
- ทั้งนี้ ในกลุ่มอาเซียนรวม 3 แห่ง ได้แก่
- อินโดนีเซีย J&T Express** 20 พันล้านดอลลาร์
 - ไทย Flash Express** 1 พันล้านดอลลาร์
 - สิงคโปร์ Ninja Van** 1 พันล้านดอลลาร์

- จากข้อมูล StartUs-Insights โดยการเก็บข้อมูลจากบริษัทสตาร์ทอัพ 6,980 แห่งในปีที่ผ่านม พบว่า **ทิศทางของการพัฒนานวัตกรรมด้านซัพพลายเชนของโลก แบ่งได้เป็น 9 ด้าน** โดย 5 อันดับแรก (คิดเป็น 77%) เป็นการนำเทคโนโลยีอัจฉริยะ (AI) อินเทอร์เน็ต การบริหารจัดการความยืดหยุ่น บิ๊กดาต้า และหุ่นยนต์²



ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน แม้ว่าปัจจุบันยังมีอยู่เพียง 7% แต่ก็ยังเป็น Mega Trend ของโลกที่ภาคธุรกิจต่างๆ เริ่มให้ความสำคัญ โดยมุ่งไปที่โลจิสติกส์สีเขียว และการขนส่งแบบลดคาร์บอน

- ตัวอย่างสตาร์ทอัพด้านโลจิสติกส์ที่น่าสนใจจากสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และอิสราเอล เช่น โดรนขนส่ง การวางแผนจัดการเส้นทางและรูปแบบการขนส่งเพื่อลดก๊าซคาร์บอน การขนส่งห่วงโซ่อุปทานที่ใช้พลังงานไฟฟ้า ระบบขนส่งแบบรางไฟฟ้า ระบบพลังงานไฟฟ้าสำหรับรถพ่วงหัวลาก การจัดส่งใต้ดินโดยใช้คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า และเรือเหาะสุญญากาศพลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น ซึ่งจำเป็นต้องมีการทุ่มเงินลงทุนสูง ทั้งด้านนวัตกรรม ซอฟต์แวร์ และโครงสร้างพื้นฐาน
- การพัฒนาภาคโลจิสติกส์ไทยไปสู่การใช้เทคโนโลยีระดับสูง จึงจำเป็นต้องมีการสนับสนุนเงินทุน (Funding) บุคลากร (Talent) ทุกระดับภาครัฐ และการเชื่อมโยงสู่ตลาดสากล เพื่อการพัฒนาสตาร์ทอัพด้านโลจิสติกส์ให้ถึงระดับโลกต่อไปได้

ที่มา: ¹ CBinsights.com ² StartUs-Insights.com

