

## ๑. สถานการณ์โลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบัน

### 1.1 การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย (GDP)

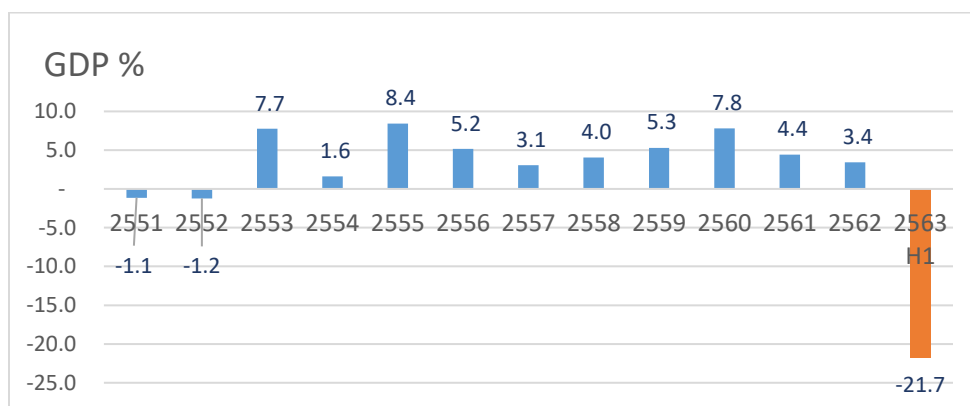
- ในปี ๒๕๖๒ GDP ภาคบริการโลจิสติกส์ สาขาการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า มีมูลค่า ๑.๐๐๘ ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕.๙๘ ของ GDP รวมของประเทศ (at current market prices) หรือคิดเป็นอันดับ ๓ ของภาคธุรกิจบริการที่สร้างมูลค่าสูงสุด ซึ่งมีอัตราการขยายตัวจากปีก่อน (YoY) ร้อยละ ๓.๔ (real GDP)

- ในช่วงครึ่งปีแรกของปี ๒๕๖๓ GDP ภาคบริการโลจิสติกส์ (การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า) มีมูลค่า ๓.๙๑ แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๕.๐๘ ของ GDP รวมของประเทศ (at current market prices) หรือคิดเป็นอันดับ ๔ ของภาคธุรกิจบริการที่สร้างมูลค่าสูงสุด

- ทั้งนี้ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-๑๙ ส่งผลให้อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคบริการโลจิสติกส์ครึ่งปีแรกของปี ๒๕๖๓ ลดลงร้อยละ -๒๑.๗ (real GDP) จากปีก่อน โดยเฉพาะไตรมาส ๒ ลดลงมากถึง -๓๘.๙ เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีที่แล้ว (YoY) เป็นผลมาจากลดลงของการขนส่ง ทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ปัจจัยสำคัญมาจากการขนส่งผู้โดยสารลดลง ตามการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศ เป็นผลต่อเนื่องจากมาตรการควบคุมการเดินทางเข้าราชอาณาจักร และการห้ามเดินทางข้ามพื้นที่จังหวัด ประกอบกับปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมลดลงตามปริมาณการผลิตและการจำหน่าย อย่างไรก็ตาม กิจกรรมไปรษณีย์และการรับส่งเอกสาร/สิ่งของยังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

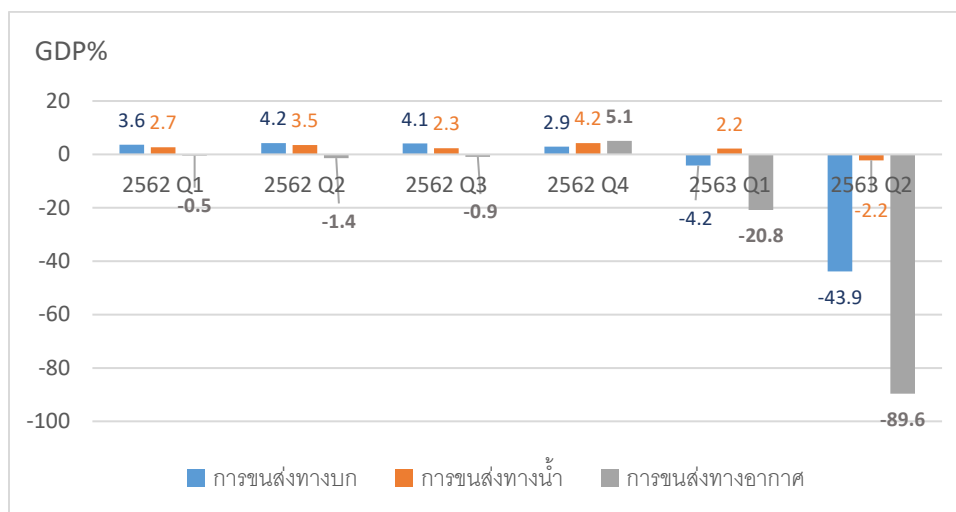
หมายเหตุ: ช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 GDP ภาคอุตสาหกรรมติดลบมากที่สุดร้อยละ -7.8 และภาคเกษตรติดลบร้อยละ -6.7 ทั้งนี้ ภาคบริการซึ่งเคยเป็นส่วนสำคัญที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ในภาพรวมติดลบมากถึงร้อยละ -6.5 ซึ่งได้รับผลกระทบมากที่สุด อันดับ (1) สาขาที่พักแรมและร้านอาหาร ติดลบร้อยละ -36.2 (2) การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าน้อยร้อยละ -21.7 (3) ศิลปะ ความบันเทิงและนันทนาการ -17.8 และ (4) การบริหารและการสนับสนุน -15.4

#### อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคการขนส่ง ในปี 2551-2563 ครึ่งปี



ที่มา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคการขนส่ง รายไตรมาส พ.ศ. 2562 – ครึ่งปีแรก 2563



ที่มา สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

### 1.2 จำนวนผู้ประกอบการ และสถานะของการเปิดปิดกิจการในช่วงปี ๒๕๖๓

การแบ่งประเภทธุรกิจโลจิสติกส์ ตามรหัส TSIC ๒ หลัก จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ พบว่าผู้ให้บริการทั้งห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์ มีทั้งสิ้น **๒๐,๐๗๗** ราย แบ่งได้ดังนี้

| รหัส | หมวด                               | จำนวน (ราย)   |
|------|------------------------------------|---------------|
| 49   | การขนส่งทางบกและท่อ                | 10,407        |
| 50   | การขนส่งทางน้ำ                     | 767           |
| 51   | การขนส่งทางอากาศ                   | 186           |
| 52   | คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุน       | 7,922         |
| 53   | ไปรษณีย์และการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ | 795           |
|      | <b>รวม</b>                         | <b>20,077</b> |

ที่มา กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนสิงหาคม 2563

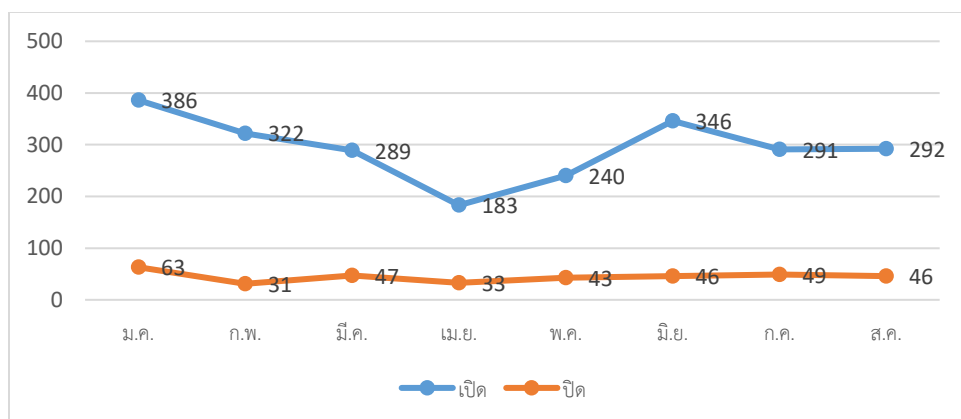
จากสถิติของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า พบว่าธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ (รหัส TSIC ๕๓๒๐๐) มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๒ ถึงร้อยละ ๕๕.๗๕ ต่อปี โดยในปี ๒๕๖๒ ธุรกิจมีมูลค่าสูงถึง ๒๗,๔๔๘.๘๗ ล้านบาท เติบโตกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ ๓๔.๓๖ และมีกำไรสุทธิรวม ๑,๒๘๐.๔๐ ล้านบาท (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๓) โดยรายได้ส่วนใหญ่ร้อยละ ๗๒.๔๘ เกิดจากนิติบุคคลขนาดใหญ่ (L) และร้อยละ ๒๗.๑๘ จากนิติบุคคลขนาดเล็ก (S) ซึ่งในปัจจุบันมีธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของที่ดำเนินกิจการอยู่จำนวน ๖๙๗ รายทุนจดทะเบียนรวม ๓,๓๙๓ ล้านบาท และส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๕๖.๔๖) ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นเมืองใหญ่และเป็นแหล่งการค้าขายของประเทศ

### 1.3 สถานการณ์เปิดปิดกิจการของธุรกิจโลจิสติกส์ในช่วงมกราคม-สิงหาคม ๒๕๖๓

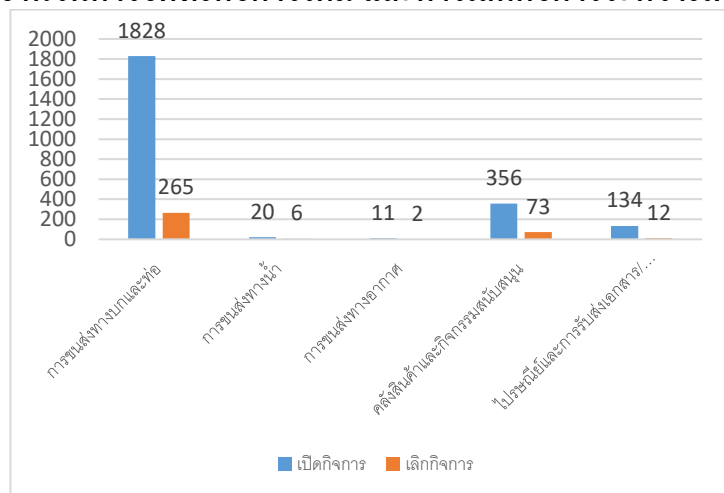
จากสถิติการจัดตั้งธุรกิจใหม่ จำนวน ๒,๓๔๙ ราย และการเลิกประกอบกิจการ จำนวน ๓๕๘ ราย พบว่าการจัดตั้งธุรกิจใหม่มีแนวโน้มที่ลดลง โดยเฉพาะการชะลอการเปิดกิจการในช่วงเมษายนถึงพฤษภาคม ๒๕๖๓ ที่มีการระบาดของโควิด-๑๙ สูง ขณะที่การเลิกประกอบกิจการมีทิศทางที่เพิ่มขึ้นจากช่วงต้นปี

ทั้งนี้ กลุ่มการขนส่งทางบกและท่อ ในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เป็นสาขาที่มีการจัดตั้ง/เลิกกิจการสูงสุด รองลงมาคือ คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุน และ ไปรษณีย์และการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ

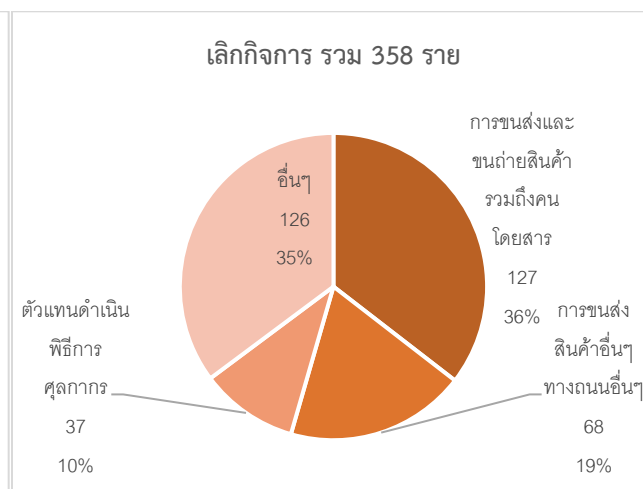
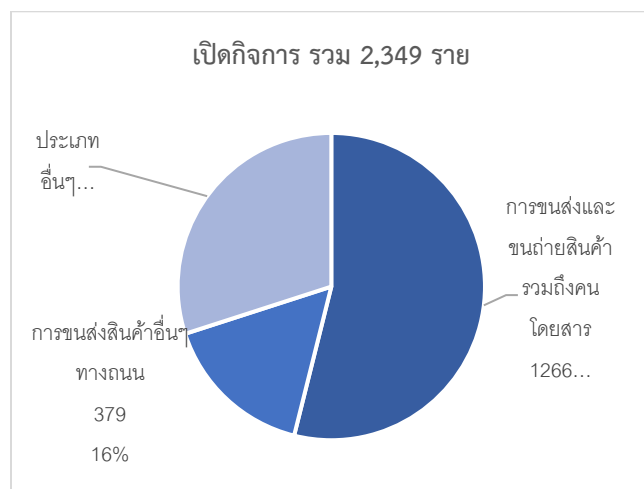
### จำนวนการจัดตั้งกิจการใหม่ และการเลิกกิจการระหว่างเดือนมกราคม - สิงหาคม 2563 (ภาพรวม)



### จำนวนการจัดตั้งกิจการใหม่ และการเลิกกิจการระหว่างเดือนมกราคม - สิงหาคม 2563 (รายสาขา)



| TSIC | หมวด                               | เปิดกิจการ   | เลิกกิจการ |
|------|------------------------------------|--------------|------------|
| 49   | การขนส่งทางบกและท่อ                | 1,828        | 265        |
| 50   | การขนส่งทางน้ำ                     | 20           | 6          |
| 51   | การขนส่งทางอากาศ                   | 11           | 2          |
| 52   | คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุน       | 356          | 73         |
| 53   | ไปรษณีย์และการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ | 134          | 12         |
|      | <b>รวม</b>                         | <b>2,349</b> | <b>358</b> |

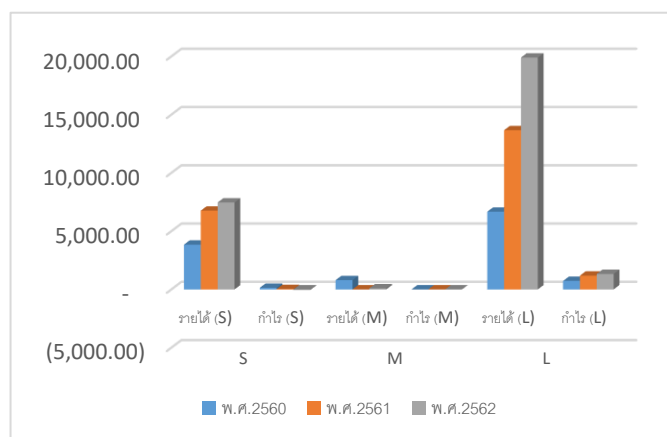


ที่มา กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

จากสถิติของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า พบว่าธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ (รหัส TSIC ๕๓๒๐๐) มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ตั้งแต่ปี ๒๕๖๐-๒๕๖๒ ถึงร้อยละ ๕๕.๗๕ ต่อปี โดยในปี ๒๕๖๒ ธุรกิจมี

มูลค่าสูงถึง ๒๗,๔๔๘.๘๗ ล้านบาท เติบโตกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ ๓๔.๓๖ และมีกำไรสุทธิรวม ๑,๒๘๐.๔๐ ล้านบาท โดยรายได้ส่วนใหญ่ร้อยละ ๗๒.๔๘ เกิดจากนิติบุคคลขนาดใหญ่ (L) และร้อยละ ๒๗.๑๘ จากนิติบุคคลขนาดเล็ก (S) ซึ่งในปัจจุบันมีธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของที่ดำเนินกิจการอยู่ จำนวน ๖๙๗ ราย ทุนจดทะเบียนรวม ๓,๓๙๓ ล้านบาท และส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๕๖.๔๖) ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองใหญ่และเป็นแหล่งการค้าขายของประเทศ

| ปีงบการเงิน            | ๒๕๖๐      | ๒๕๖๑      | ๒๕๖๒      |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| รายได้รวม              | ๑๑,๓๑๔.๕๓ | ๒๐,๔๒๙.๕๕ | ๒๗,๔๔๘.๘๗ |
| ขนาดเล็ก (S)           | ๓,๘๔๓.๒๔  | ๖,๗๖๑.๔๑  | ๗,๔๖๑.๒๓  |
| ขนาดกลาง (M)           | ๗๙๘.๑๗    | ๐.๔๖      | ๙๓.๐๔     |
| ขนาดใหญ่ (L)           | ๖,๖๗๓.๑๓  | ๑๓,๖๖๗.๖๘ | ๑๙,๘๙๔.๖๐ |
| กำไร (ขาดทุน) สุทธิรวม | ๘๗๑.๔๗    | ๑,๒๑๘.๕๓  | ๑,๒๘๐.๔๐  |
| ขนาดเล็ก (S)           | ๑๔๐.๗๖    | ๓๓.๒๗     | (๔๗.๗๘)   |
| ขนาดกลาง (M)           | (๒.๒๖)    | ๐.๑๖      | (๐.๓๗)    |
| ขนาดใหญ่ (L)           | ๗๓๒.๙๘    | ๑,๑๘๕.๑๐  | ๑,๓๒๘.๕๕  |



ที่มา กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนมิถุนายน ๒๕๖๓

เมื่อพิจารณาแยกตามขนาดธุรกิจ<sup>๒</sup> พบว่าธุรกิจขนาดใหญ่ (L) เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สัดส่วนกำไรของธุรกิจโดยรวมเพิ่มขึ้น ในขณะที่ธุรกิจขนาดเล็ก (S) ไม่มีความสามารถในการบริหารต้นทุนที่เป็นความได้เปรียบหลักในการดำเนินธุรกิจและสร้างกำไร ทำให้เสียเปรียบผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่มีความสามารถในการบริหารต้นทุน สอดคล้องกับข้อมูลจากดัชนี Agility Emerging Markets Logistics Index ปี ๒๐๒๐ ซึ่งเป็นดัชนีวัดศักยภาพทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ พิจารณาจากปัจจัยที่ดึงดูดผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ตัวกลางระหว่างผู้นำเข้าและส่งออก สายการเดินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ดำเนินการขนส่งและผู้กระจายสินค้าทางอากาศ จากผลสำรวจพบว่าปัจจัยหลัก ๓ ประการที่กีดกันธุรกิจขนาดเล็กจากการค้าโลก ได้แก่ ระบบบริหารการค้ายแบบราชการ (ร้อยละ ๑๗) ความไม่มีเสถียรภาพของรัฐบาล/ชายแดน (ร้อยละ ๑๔) และขาดความสามารถในการแข่งขันคู่แข่งรายใหญ่ (ร้อยละ ๑๔)

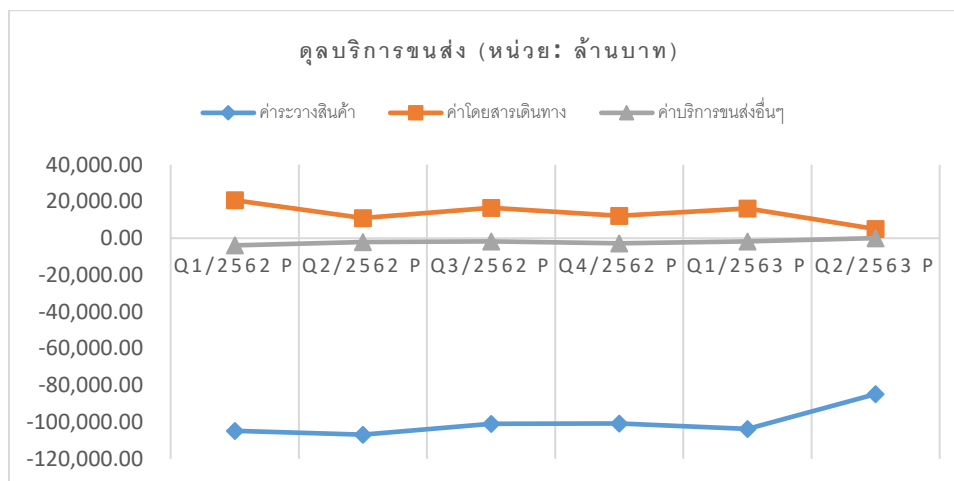
การลงทุนของต่างชาติในนิติบุคคลไทยที่ประกอบธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ มีมูลค่าการลงทุน ๑,๘๓๖ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕๔.๑๑ ของการลงทุนในธุรกิจนี้ และในช่วงปี ๒๕๖๓ มีการลงทุนเพิ่มสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นร้อยละ ๗๙.๒๕ โดยต่างชาติที่ลงทุนในธุรกิจสูงสุด ๓ อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ ๒๓๖.๔๕ ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ ๖.๙๘ จีน ๑๐๗.๔๕ ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ ๓.๑๗ และฮ่องกง ๑๔.๒๐ ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ ๐.๔๒ ทั้งนี้ ต่างชาติมีแนวโน้มที่จะลงทุนในนิติบุคคลไทยเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากไทยมีศักยภาพในด้านบุคลากร และโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมในการขนส่ง อีกทั้งการเติบโตของธุรกิจในกลุ่ม e-Commerce และกระแส Social Media ทำให้พฤติกรรมของผู้บริโภคหันมาซื้อขายสินค้าและบริการผ่านระบบออนไลน์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของขยายตัวอย่างต่อเนื่องในช่วง ๓ ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ธุรกิจมากขึ้น ซึ่งรวมถึงการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากผู้ประกอบการต่างชาติ express ต่างชาติ และ e-commerce logistics เช่น Kerry , SCG yamato express เป็นต้น

<sup>๒</sup> นิยามการแบ่งธุรกิจบริการ S M L ตามมูลค่าสินทรัพย์ถาวร

กลุ่มธุรกิจขนาดเล็ก (S) = ไม่เกิน ๕๐ ล้านบาท /กลุ่มธุรกิจขนาดกลาง (M) เกิน ๕๐ – ๒๐๐ ล้านบาท /กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ (L) เกิน ๒๐๐ ล้านบาท

#### 1.4 ดุลการค่าบริการด้านการขนส่ง

ที่ผ่านมาดุลการชำระเงินในหมวดค่าโดยสารเดินทางจะเป็นบวก อย่างไรก็ตาม จากการหยุดชะงักของการเดินทางในช่วงไตรมาส 2 ของปี 2563 ค่าขนส่งในหมวดค่าโดยสารเดินทางจึงลดลง ได้ดุล 4,993.68 ล้านบาท (จากเดิมในไตรมาส 1/2562 ได้ดุล 20,654.05 ล้านบาท) อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาส 2/2563 ดุลการชำระเงินมีทิศทางเป็นบวกมากขึ้นในส่วนค่าขนส่งในส่วนค่าระวางสินค้า ที่ดุลการชำระเงินติดลบน้อยลงเป็น -84,788.72 ล้านบาท (จากเดิมกว่าแสนล้านบาท) ซึ่งเกิดจากดุลรายจ่ายที่ลดลงเนื่องจากการค้าระหว่างประเทศที่ชะลอตัวลงในช่วงที่ผ่านมา

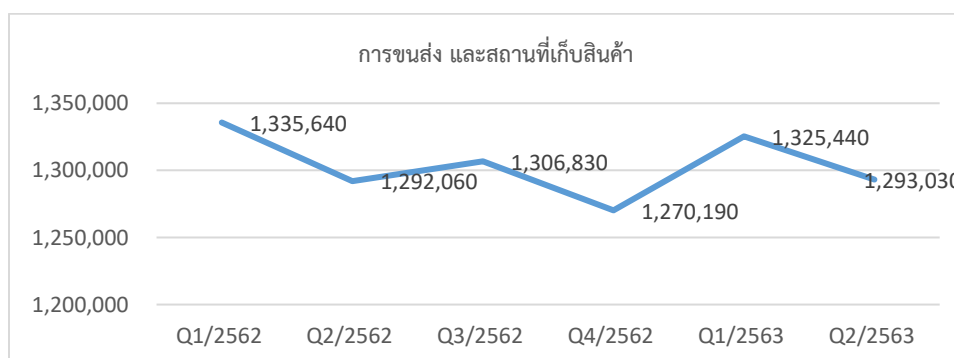


| ดุลบริการขนส่ง      | Q1/2562 p         | Q2/2562 p         | Q3/2562 p         | Q4/2562 p         | Q1/2563 p         | Q2/2563 p         |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| ค่าระวางสินค้า      | -104,718.39       | -106,835.39       | -101,008.24       | -100,719.36       | -103,791.35       | -84,788.72        |
| ค่าโดยสารเดินทาง    | 20,654.05         | 10,967.67         | 16,631.77         | 12,269.19         | 16,246.97         | 4,993.68          |
| ค่าบริการขนส่งอื่นๆ | -3,887.48         | -2,060.66         | -1,715.25         | -2,803.14         | -1,732.50         | 62.63             |
| รวม                 | <b>-87,951.82</b> | <b>-97,928.38</b> | <b>-86,091.72</b> | <b>-91,253.31</b> | <b>-89,276.88</b> | <b>-79,732.41</b> |

ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย

#### 1.5 การจ้างงาน

หากพิจารณาภาวะการทำงานของประชากรไทยแยกตามสาขาธุรกิจบริการต่างๆ ตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี 2562 ถึงไตรมาส 2 ปี 2563 ในกลุ่มการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ยังไม่พบสัญญาณการเปลี่ยนแปลงการจ้างงานอย่างรุนแรงมากนักในช่วงนี้ โดยในไตรมาส 2 ของปี 2563 ที่มีการแพร่ระบาดของโควิด-19 สูงสุด พบว่ามีการทำงานของประชากร ภาคการขนส่งฯ ลดลงร้อยละ 2.45 จากไตรมาสก่อน ซึ่งยังอยู่ในเกณฑ์ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน



ที่มา ธนาคารแห่งประเทศไทย โดยการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติ

## 2. ปัญหาของผู้ประกอบการโลจิสติกส์

### ๒.๑ ปัญหาด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ

๑) ผู้ประกอบการเผชิญกับปัญหาทางด้านกฎหมาย ทั้งระเบียบศุลกากรและกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ จึงเห็นควรส่งเสริมการใช้ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Logistics) การเปิดให้บริการด้านศุลกากร ๒๔ ชั่วโมง/ทุกวัน โดยเฉพาะด้านการค้าที่มีความสำคัญ การพัฒนาระบบบริการเบ็ดเสร็จสำหรับพิธีการศุลกากรสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า (Single Window) รวมทั้งแบ่งปันข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดน

๒) สิทธิประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่ภาครัฐให้แก่ผู้ประกอบการคนไทยหรือผู้ประกอบการรายเล็กไม่เท่าเทียมกับกลุ่มทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศ กลุ่มทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศสามารถเจรจาการค้าในรูปแบบทวิภาคีกับทางภาครัฐได้โดยตรง หรือมีสิทธิพิเศษในการใช้โครงสร้างพื้นฐาน เช่น มีการคลังสินค้าเป็นของตนเอง ซึ่งเป็นจุดที่สร้างความได้เปรียบและเพิ่มช่องว่างของศักยภาพในการแข่งขันอย่างมาก

### ๒.๒ ปัญหาการบริการภาครัฐ

๓) การเข้าถึงข้อมูล/ข่าวสารด้านโลจิสติกส์ ที่กระจัดกระจายอยู่ตามเว็บไซต์ของแต่ละหน่วยงาน ขาดการรวมศูนย์ ทำให้การเรียกใช้ข้อมูลของผู้ประกอบการเป็นไปอย่างล่าช้าไม่ทันต่อสถานการณ์ กระทบต่อโอกาสและการตัดสินใจ รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถทำงานแบบบูรณาการระหว่างกันได้ดีเท่าที่ควร

### ๒.๓ ปัญหาการดำเนินธุรกิจ

๔) ต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศ ค่าบริการ (Freight) มีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก เป็นผลมาจากการระงับเที่ยวบินในช่วงโควิด-๑๙ แม้ว่าจะยังมีเที่ยวบินขนส่งสินค้า (freighter flight) แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการ (Demand) ที่มีมากกว่าปริมาณที่ผู้ให้บริการ (Supply) จะรองรับได้

๕) ธุรกิจ e-Commerce มีจำนวนมากในต่างประเทศ ไม่ได้มีเฉพาะรายใหญ่ที่เราคุ้นเคยในปัจจุบัน ซึ่งธุรกิจหรือแพลตฟอร์มเหล่านี้ต้องการเข้ามาขยายธุรกิจในประเทศไทย แต่มีปัญหาในเรื่องช่องทางในการเข้ามาติดต่อหรือดำเนินการ ซึ่งในส่วนนี้ผู้ประกอบการมองว่าแพลตฟอร์ม e-Commerce เหล่านี้เป็นโอกาสทางธุรกิจ ซึ่งควรมีเครื่องมือช่วยดำเนินการจับคู่ทางธุรกิจ (Business Matching) ด้วย

๖) การปรับตัวเพื่อยกระดับการใช้เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์มีราคาค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการบางส่วนไม่สามารถเข้าถึงได้ ส่งผลต่อความสามารถในการพัฒนาศักยภาพด้านการให้บริการ

๗) ปัญหาการขาดสภาพคล่อง/การเข้าไม่ถึงแหล่งเงินทุน การไม่สามารถใช้ประโยชน์จากกองทุน SMEs อาทิ เงินกู้ Soft Loan ที่ออกโดยธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อดูแลภาคธุรกิจโดยเฉพาะ SMEs วงเงินรวม ๕๐๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยจะปล่อยให้กับธนาคารพาณิชย์เพื่อนำไปปล่อยสินเชื่อต่อให้กับ SMEs ที่มีวงเงินสินเชื่อไม่เกิน ๕๐๐ ล้านบาทอีกทอด ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ ๒ ต่อปี แต่เกณฑ์ก็ยังเกินเอื้อมสำหรับ SMEs รายย่อย เพราะเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ขาดหลักทรัพย์ค้ำประกัน จึงมักจะโดนมองข้ามและถูกปฏิเสธเป็นกลุ่มแรกๆ จากธนาคารพาณิชย์

### 3. ผลกระทบภาคบริการจากปัจจัยต่างๆ – กลุ่มโลจิสติกส์

| สาขาภาคบริการ            | โครงสร้างสังคม<br>สูงวัย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Geopolitics | เทคโนโลยี | สิ่งแวดล้อม | โรคอุบัติใหม่ |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------|-------------|---------------|
| โลจิสติกส์               | +                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | -           | +         | -           | -             |
| ปัจจัย                   | ผลกระทบ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |             |           |             |               |
| โครงสร้างสังคม<br>สูงวัย | <b>ผลกระทบเชิงบวก</b><br>- การพัฒนารูปแบบการขนส่งเฉพาะสำหรับผู้สูงอายุ (Grey logistics) เช่น Uber ที่เพิ่มรูปแบบการให้บริการจากการขนส่งสินค้าตามความต้องการ (On-demand) สู่การให้บริการเชิงสุขภาพ โดยนำร่องการขนส่งวัคซีนและเวชภัณฑ์ รวมทั้งให้บริการรับส่งผู้ป่วยและผู้ดูแล ทำตารางรับส่งผู้เชี่ยวชาญทางการแพทย์ร่วมมือกับหน่วยงานทางการแพทย์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |             |           |             |               |
|                          | <b>ผลกระทบเชิงลบ</b><br>- แรงงานในภาคบริการธุรกิจโลจิสติกส์ขาดแคลนจากการเข้าสู่สังคมสูงวัย                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |             |           |             |               |
| Geopolitics              | <b>ผลกระทบเชิงบวก</b><br>- การขยายความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มเอเชียมากขึ้น นำมาซึ่งทิศทางการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ เช่น ความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS, ACMECS, IMT-GT, BIMSTEC และ JDS และภูมิภาคอาเซียน โครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (BRI- Belt and Road Initiative) เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |             |           |             |               |
|                          | <b>ผลกระทบเชิงลบ</b><br>การเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการค้าที่จะส่งผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ใน 3 ส่วนสำคัญ คือ<br><b>๑. สงครามการค้า (Trade war)</b> ที่สหรัฐฯ ปรับเปลี่ยนนโยบายการค้ากับประเทศต่างๆ ซึ่งต่างใช้มาตรการด้านภาษีนำเข้าสินค้าตอบโต้กลับ รวมทั้งการย้ายฐานการผลิต ส่งผลกระทบต่อภาพรวมเศรษฐกิจโลก และภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ ที่อาจเกิดการชะลอตัวลงจากผลกระทบของการค้า<br><b>๒. นโยบายโครงสร้างพื้นฐานการลงทุนของแต่ละประเทศ</b> เส้นทางขนส่งของแต่ละประเทศในการลงทุน อาจส่งผลให้เกิดการเสียเปรียบด้านการขนส่งจากข้อตกลงภายใต้การร่วมลงทุน ตลอดจนเกิดการเสียเปรียบในประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วม<br><b>๓. ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าของแต่ละประเทศ</b> ถือเป็นความเสี่ยงรูปแบบหนึ่งของการค้าเสรีที่เน้นผลประโยชน์ของชาติมากขึ้น เพื่อให้ประเทศพื้นตัวหรือมีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้น จึงพยายามปรับเปลี่ยนหรือถอนตัวออกจากความร่วมมือ หรือกำหนดมาตรการภาษีเข้ามาเป็นกำแพงในการจำกัดการใช้บริการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศทำให้เกิดผลกระทบต่อภาคบริการโลจิสติกส์ใน 3 ส่วนคือ <ul style="list-style-type: none"> <li>• มาตรการ/ข้อจำกัดในการนำเข้าสินค้า ส่งผลให้การใช้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศชะลอลง</li> <li>• การเจรจาความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้า ส่งผลให้หาข้อยุติและบรรลุข้อตกลงเป็นไปอย่างล่าช้า</li> <li>• ไม่สามารถพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ได้ดีเท่าที่ควร ซึ่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เป็นอุปสรรคต่อการแสวงหาความร่วมมือของธุรกิจโลจิสติกส์แบบ Sharing Economy ในการร่วมใช้ทรัพยากร อาทิ การใช้พื้นที่การขนส่งหรือการใช้คลังสินค้าร่วมกัน เพื่อลดความสูญเสียจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น</li> </ul> |             |           |             |               |



| ปัจจัย        | ผลกระทบ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| เทคโนโลยี     | <b>ผลกระทบเชิงบวก</b><br>- เทคโนโลยีช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน สามารถลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพด้านเวลา ความแม่นยำ และความปลอดภัย<br>- กระตุ้นให้เกิดการลงทุนวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านโลจิสติกส์มากขึ้น อาทิ พาหนะ/อากาศยานไร้คนขับ ปัญญาประดิษฐ์ หุ่นยนต์ทดแทนแรงงาน เครือข่ายการเชื่อมต่ออัจฉริยะ 5G Big data analysis และ Blockchain ที่ช่วยสนับสนุนการทำธุรกรรมให้มีความโปร่งใส กระบวนการขนส่งสินค้าและศุลกากร ไปจนถึงการจ่ายเงินแบบ Smart Contract |
|               | <b>ผลกระทบเชิงลบ</b><br>- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์รายย่อยมีข้อเสียเปรียบ เนื่องจากการพัฒนาเทคโนโลยีมีการลงทุนสูง นอกจากนี้ การควบคุมระบบ และการบริหารจัดการข้อมูลจำเป็นต้องใช้แรงงานทักษะสูง                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| สิ่งแวดล้อม   | <b>ผลกระทบเชิงบวก</b><br>การรักษาสภาพแวดล้อมส่งผลเชิงบวกอย่างยั่งยืนต่อภาคเศรษฐกิจและสังคมอื่นๆ เช่น การท่องเที่ยว การพัฒนาคุณภาพชีวิตและชุมชน ซึ่งเป็นผลกระทบเชิงบวกในทางอ้อมต่อเนื่องกับภาคโลจิสติกส์                                                                                                                                                                                                                                                      |
|               | <b>ผลกระทบเชิงลบ</b><br>๑. ภาครัฐเริ่มมีการกำหนดนโยบายเพื่อควบคุมมลพิษที่เกิดจากการขนส่ง <sup>๒</sup> ซึ่งการพัฒนา/การควบคุม กระบวนการไปสู่การเป็นกรีนโลจิสติกส์มีต้นทุนเพิ่ม<br>๒. ภัยธรรมชาติ อาจส่งผลให้การขนส่งต้องหยุดชะงักลง<br>๓. การส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนทรัพยากรน้ำมัน ส่งผลให้ภาคโลจิสติกส์ต้องเริ่มปรับตัวต่อการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งแบบประหยัดพลังงาน การใช้พลังงานไฟฟ้า หรือการขนส่งทางราง/เรือที่มีการใช้พลังงานต่ำกว่า               |
| โรคอุบัติใหม่ | <b>ผลกระทบเชิงบวก</b><br>๑. ผู้ประกอบการมีการพัฒนามาตรฐานด้านสุขอนามัย รวมทั้งรูปแบบการให้บริการขนส่งให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น<br>๒. ธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของมีการเติบโตขึ้นตามความต้องการซื้อสินค้าผ่านอีคอมเมิร์ซ <sup>๓</sup> และยังคงมีการลงทุนจากต่างชาติเพิ่มขึ้น <sup>๔</sup>                                                                                                                                                                            |
|               | <b>ผลกระทบเชิงลบ</b><br>๑. การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารชะลอตัวลงจากการออกมาตรการในการควบคุมการแพร่ระบาด เช่น การปิดด่าน และงดการเคลื่อนย้ายคนระหว่างประเทศ ฯลฯ ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องปรับตัว และปฏิบัติตามกฎระเบียบต่างๆ ที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจให้ธุรกิจอยู่รอด<br>๒. ผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร โดยเฉพาะสายการบินที่มีการขนส่งคนโดยสาร คิดเป็นประมาณร้อยละ ๘๐ มีความเสี่ยงธุรกิจล้มละลายและการหยุดชะงักของธุรกิจ       |

<sup>๒</sup> มลพิษที่เกิดจากการขนส่ง ส่งผลต่อปัญหาด้านสุขภาพ อันจะเป็นรายจ่ายสาธารณสุขของประชากรให้สูงมากขึ้น

<sup>๓</sup> ไพรซ์ไชน่า มีปริมาณพัสดุเข้าสู่ระบบเพิ่มขึ้นวันละกว่า ๖๐% จากปริมาณงานปกติ แฟลช เอ็กซ์เพรส ยอดผู้ให้บริการเติบโตเพิ่มกว่า ๒๐% เบสท์ เอ็กซ์เพรส มียอดส่งพัสดุเพิ่มขึ้น ๙ แสนชิ้น/วัน (ที่มา: //marketeeronline.co)

<sup>๔</sup> การลงทุนของต่างชาติในนิติบุคคลไทยในธุรกิจนี้ช่วงปี ๒๕๖๓ มีการลงทุนเพิ่มสูงขึ้น ร้อยละ ๗๙.๒๕ จากช่วงเดียวกันของปีก่อน (ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า)



#### ๔. แนวโน้มและโอกาสในการปรับตัว- กลุ่มโลจิสติกส์

๑. เกิดการให้บริการโลจิสติกส์รูปแบบใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในรูปแบบต่างๆ อาทิ การให้บริการตามความต้องการเฉพาะลูกค้า การให้บริการขนส่งเฉพาะผู้สูงวัย การให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนด้านสุขภาพ อาทิ การรองรับการจัดส่งยา และเวชภัณฑ์ต่างๆ ถึงบ้าน การใช้การขนส่งไร้คนขับ (drone) สำหรับการส่งยาและเวชภัณฑ์เข้าถึงพื้นที่ซึ่งเข้าถึงยาก การให้บริการรับส่งผู้ป่วยและผู้ดูแล หรือการรับส่งบุคลากรทางการแพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญไปยังพื้นที่เป้าหมาย
๒. แนวโน้มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์จะเป็นในรูปแบบอารยสถาปัตย์หรือการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล( Universal Design ) มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะมุ่งเน้นโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งที่เป็นมิตรและเหมาะสมสำหรับทุกคน โดยคำนึงถึงการให้งานที่ทุกคนสามารถใช้งานได้อย่างสะดวกไม่เป็นอุปสรรคต่อการใช้บริการ
๓. เทคโนโลยีและนวัตกรรมจะถูกนำมาพัฒนาการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ทั้งในส่วนของพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation ในการขนส่ง ให้แสดงผลแบบ Realtime สามารถติดตามการขนส่งได้ การบริหารจัดการการขนส่งทั้งในส่วนของวางแผนเส้นทางการขนส่งให้เกิดความรวดเร็ว แม่นยำ ตรงต่อเวลาในการให้บริการ และสามารถใช้พลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งในมิติของการวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า จากข้อมูล Big Data Analytics พัฒนาเป็นธุรกิจที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล (data driven business model) ซึ่งจะสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มศักยภาพธุรกิจ และรองรับความเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง
๔. ผู้ให้บริการเพื่อการให้คำปรึกษาด้านการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องพัฒนาความรู้ด้านมาตรการนำเข้าและส่งออก ให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลงมาตรการต่างๆ ของประเทศคู่ค้า และลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้า
๕. การสร้างพันธมิตรทางการขนส่ง เพื่อสร้างความเข้มแข็ง แบ่งปันการใช้สินทรัพย์ และลดต้นทุนที่เกิดจากการขนส่ง เทียบเปล่าและการขนส่งไม่เต็มตู้ได้
๖. การปรับตัวเพื่อจัดการการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ให้ความสำคัญต่อการใช้ทรัพยากรให้เกิดความคุ้มค่า และคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่การจัดเก็บ การขนส่งและการกระจายสินค้า ตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพและลดการปล่อยก๊าซมลพิษ **ภาครัฐควรมีการอุดหนุนทางภาษีสำหรับธุรกิจที่ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์** หรือการวิจัยพัฒนาของบริษัทโลจิสติกส์ในการพัฒนาพลังงานทางเลือก หรือการขนส่งพลังงานไฟฟ้า
๗. การวางแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับเหตุในกรณีฉุกเฉิน เช่น โรคอุบัติใหม่ หรือภัยธรรมชาติ แผนการพัฒนาด้านพลังงานทางเลือก และการปรับตัวหารรายได้จากทางอื่น หากเกิดการหยุดชะงักของธุรกิจ

กองนโยบายการสร้างเสริมความเข้มแข็งทางการค้า

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์

กันยายน ๒๕๖๓