

## ฉบับพอร์โลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (กุมภาพันธ์ 2566)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

<b>จำนวนนิติบุคคลสะสม*</b>	<b>40,101</b>
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	367 ▲ 7.0%
ปิดกิจการ	41 ▲ 95.2%

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

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน* (48.0%)	การเติบโต (YoY) ▼ -2.8%
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(13.1%)	▼ -7.7%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(11.4%)	▲ 27.3%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ก.พ. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	มูลค่า (ล้านบาท) 325.8	สัดส่วน* (39.4%)
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	164.0	(19.8%)
กิจกรรมบริการต่างๆ สำหรับการขนส่งทางน้ำ (52229)	161.6	(19.5%)

\* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ก.พ. 2566 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **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

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,096,325.32**  
 สัดส่วน **69.8%**  
 การเติบโต (YoY) ▲ **9.9%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.8%)	▼ -4.5%
ญี่ปุ่น (11.0%)	▼ -3.0%
สหรัฐอเมริกา (10.0%)	▲ 13.6%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (ปีโตรเลียม)	(10.2%) ▲ 85.8%
ท่าเรือ บ.ฮักซันแหลมฉบัง (C1&C2)	(9.9%) ▲ 3.4%
ฝ่ายบริการศุลกากรที่ 5 (สทบ.)	(7.0%) ▲ 83.0%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709)	(21.8%) ▲ 364.8%
รถยนต์และยานยนต์อื่นๆ (8703)	(3.8%) ▲ 41.6%
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708)	(3.5%) ▲ 3.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **318,170.96**  
 สัดส่วน **20.2%**  
 การเติบโต (YoY) ▲ **-8.3%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (17.8%)	▼ -20.0%
จีน (16.9%)	▼ -24.5%
ญี่ปุ่น (9.7%)	▼ -13.2%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย	(49.9%) ▼ -12.8%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซี คาร์โก้	(27.5%) ▲ 1.3%
คลังฯ ดับบลิวเอพเอซี (EXPRESS)	(18.7%) ▼ -5.2%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลกทรอนิกส์ (8542)	(23.6%) ▲ 4.3%
อุปกรณ์สื่อสาร (8517)	(10.7%) ▼ -4.8%
เครื่องคอมพิวเตอร์ (8471)	(5.7%) ▼ -38.5%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **151,205.23**  
 สัดส่วน **9.6%**  
 การเติบโต (YoY) ▼ **-3.5%**

**ตลาดสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (16.3%)	▲ 43.5%
มาเลเซีย (16.2%)	▼ -21.3%
ลาว (14.7%)	▲ -5.1%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(26.4%) ▼ -8.6%
ด้านศุลกากรนุกดาหาร (ศก.2)	(14.0%) ▲ 42.0%
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (ศก.1)	(5.7%) ▼ -13.3%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรีเลกทรอนิกส์ (8542)	(5.9%) ▲ 11.1%
PCBS (7102)	(5.9%) ▼ -46.6%
อุปกรณ์บันทึกเสียง (8523)	(5.1%) ▼ -19.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

#### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **991.93**  
 สัดส่วน **0.1%**  
 การเติบโต (YoY) ▼ **-18.7%**

**ตลาดสำคัญ\***

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (80.8%)	▼ -23.2%
เกาหลีใต้ (9.4%)	▲ 97.0
ญี่ปุ่น (6.0%)	▲ 355.6%

**ด้านสำคัญ**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบขาร์ ทางรถไฟ	(98.6%) ▼ -16.8%

**สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)**

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002)	(69.2%) ▼ -4.9%
ยางธรรมชาติ (4001)	(27.7%) ▼ -31.8%
กระเบื้อง (6809)	(1.6%) ▲ 61.2%

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

### 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 การยกเว้นการกักตวจสารตกค้างที่ด่านนำเข้าญี่ปุ่น 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 ช่วยลดการกักตวจที่ด่านของประเทศคู่ค้า (ความร่วมมือระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงคมนาคม)

• ทั้งนี้ หากสามารถขยายผลการดำเนินการดังกล่าวร่วมกับประเทศคู่ค้าอื่น และขยายความครอบคลุมสินค้าผักและผลไม้ชนิดอื่น ๆ ได้มากยิ่งขึ้น จะช่วยยกระดับคุณภาพของสินค้า ย่นระยะเวลาการขนส่ง และการให้บริการด้านโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีโลก



ที่มา: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์/กระทรวงคมนาคม

### ประเด็นความท้าทาย

#### สงครามรัสเซีย-ยูเครนยืดเยื้อ กระทบระบบการขนส่งต่อเนื่อง

เหตุการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ตั้งแต่ต้นปี 2565 กระทบต่อภาคธุรกิจ เช่น การหยุดตัวของการส่งออกไปยังรัสเซียและยูเครน เนื่องจากปัญหาด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และระบบการชำระเงินระหว่างประเทศ ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของราคาพลังงานในบางช่วงที่ส่งผลต่อต้นทุนขนส่ง ดังนี้

- **การขนส่งทางอากาศ** การหลีกเลี่ยงน้ำมันฟ้าพื้นที่อันตราย ทำให้ต้องบินอ้อมเส้นทางอื่น ส่งผลต่อการใช้เชื้อเพลิงมากขึ้น 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](http://www.คิดค้า.com)

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายการสร้างเสริมความเข้มแข็งทางการค้า  
 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%

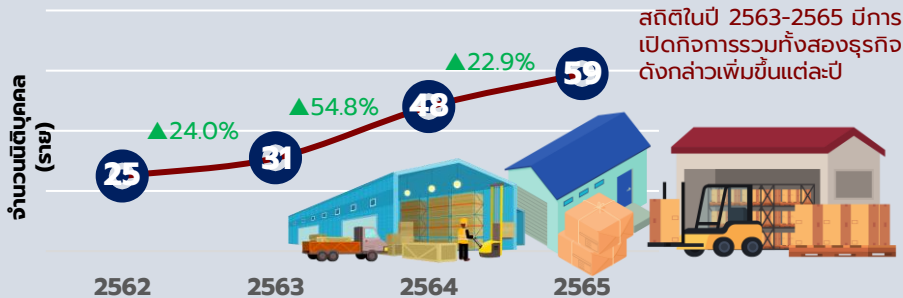
#### โลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ

Food Loss < 5%

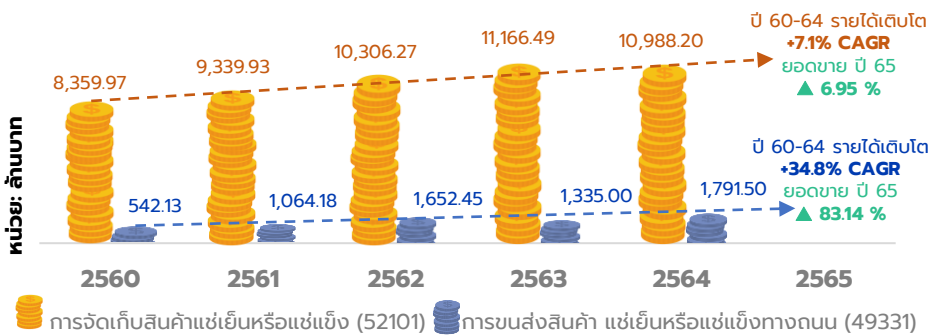


ผลผลิตทางการเกษตรของไทยราว 30-40 % เน่าเสีย (Food Loss) ระหว่างการจัดเก็บ ขนส่ง และกระจายสินค้าก่อนถึงผู้บริโภค โดยหากมีการควบคุมอุณหภูมิได้ตลอดห่วงโซ่อุปทานจะลดการสูญเสียเหลือเพียง < 5%

• 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



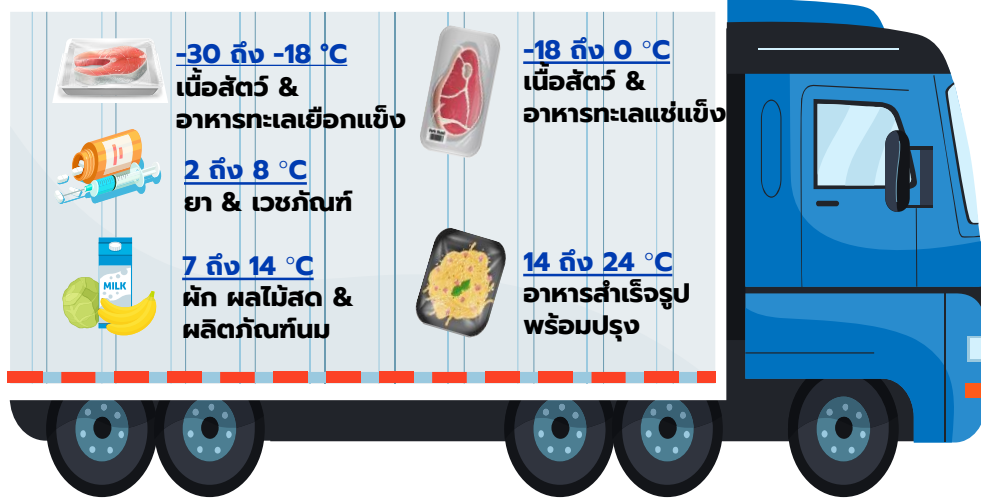
#### การเติบโตของรายได้ในธุรกิจ Cold Chain ในปี 2560-2564 & ประมาณการอัตราการเติบโต % ยอดขาย ปี 2565



• 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

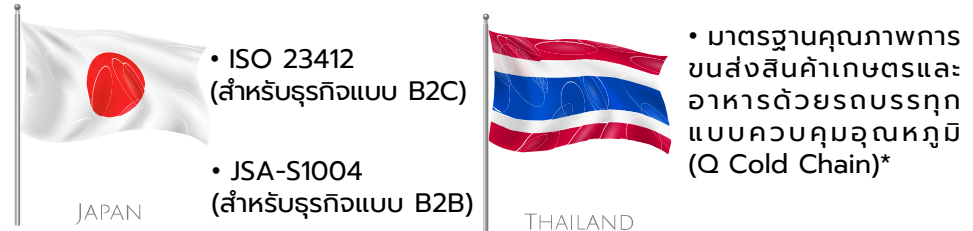
• ธุรกิจโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิมิของไทยมีศักยภาพ และมีโอกาสทางการตลาดสูงจากช่องว่างในการพัฒนา ทั้งด้านมาตรฐานและเทคโนโลยี ดังนั้น จึงควรส่งเสริมการบูรณาการ**การกำกับดูแลมาตรฐานให้สอดคล้องกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน ทั้งในส่วนของการขนส่งและคลังสินค้า** ให้มีการพัฒนาตามมาตรฐานสากล ส่งเสริมองค์ความรู้ด้านมาตรฐานและการบริหารจัดการให้แก่ผู้ประกอบการ 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, nsuUS-บง

• บรรจุภัณฑ์ที่มีระบบการตรวจสอบ การบันทึกการติดตาม การสืบค้น และการสื่อสารข้อมูลสถานะของผลิตผลภายในและภายนอกบรรจุภัณฑ์ เพื่อให้ผู้บริโภคและผู้ขายทราบข้อมูลเกี่ยวกับคุณภาพระหว่างการขนส่งและการเก็บรักษา

