

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (มีนาคม 2568)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

จำนวนนิติบุคคลสะสม*	45,613
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่ 300	▲ 7.9%
ปิดกิจการ 33	▼ -26.7%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หน่วยงานขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (49323)	(55.00%)	▲ 19.6%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(10.00%)	▼ -3.2%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(9.33%)	▼ -41.7%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน มี.ค. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	906.93	(44.92%)
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	441	(21.84%)
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	167.82	(8.31%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน มี.ค. 2568

ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 45,613 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 300 ราย เพิ่มขึ้น 7.9% และปิดกิจการ 33 ราย ลดลง 26.7% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 165 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 19.6% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มี.ค. 2568)** มูลค่า 2,019.04 ล้านบาท คิดเป็น 30.42% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส จีน ทัมพูชา สิงคโปร์ และไต้หวัน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า คิดเป็น 44.92% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

พัฒนาการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งรอบโลก

จีนพัฒนาโครงสร้างของด่านโหย่วอ์กวนแบบอัจฉริยะ (Smart Port) เสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการทดสอบระบบ โดยคาดว่า จะสามารถให้บริการได้ในเดือนมิถุนายน 2568 ซึ่งเมื่อเปิดใช้งานระบบอัจฉริยะจะทำให้ด่านสามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกเข้าออกด่านเพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณ 1,200 – 1,500 คันต่อวัน เป็น 2,800 – 3,000 คันต่อวัน ลดแรงงานในการตรวจสอบ 50 % ประหยัดต้นทุนของการขนส่งสินค้ากว่า 1,000 หยวนต่อตู้ สามารถดำเนินงานได้ตลอด 24 ชั่วโมง และช่วยให้การขนส่งสินค้าจากเมืองฮานอ่ยถึงเมืองหนานหนิงจะใช้เวลาภายใน 24 ชั่วโมง

ทัมพูชาประสบความสำเร็จในการเชื่อมโยงระบบขนส่งในห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ระหว่างท่าเรือเกาะกงกับท่าเรือฝางเจิงก่าง ในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงของจีน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าที่ต้องรักษาอุณหภูมิ เช่น อาหารสด โดยเส้นทางดังกล่าวจะใช้เวลาเพียง 7 วัน ซึ่งเป็นการลดระยะเวลาขนส่งได้มากกว่า 50% และลดต้นทุนการขนส่งลงมากกว่า 20%

อียิปต์ประกาศความพร้อมเปิดให้บริการคลองสุเอซใหม่ภายในปี 2568 สอดคล้องกับสถานการณ์ในทะเลแดง ที่มีแนวโน้มผ่อนคลายความตึงเครียดลง โดยคลองสุเอซใหม่ได้พัฒนาบริการที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เช่น การซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ การเติมเชื้อเพลิง การเก็บและกำจัดขยะ และบริการเปลี่ยนลูกเรือ รวมถึงการขุดลอกคลองสุเอซ เพื่อขยายทางเดินเรือและเพิ่มความลึกในบางช่วง

ผลกระทบจากมาตรการของสหรัฐฯ ต่อธุรกิจบริการโลจิสติกส์

การที่สหรัฐฯ ประกาศมาตรการจัดเก็บภาษีศุลกากรตอบโต้ (Reciprocal Tariff) กับหลายประเทศ ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศและห่วงโซ่อุปทานทั่วโลก กระตุ้นให้ประเทศคู่ค้าใช้มาตรการตอบโต้กลับ หรือหันมาเจรจาแลกเปลี่ยนผลประโยชน์กับสหรัฐฯ และทำให้ต้นทุนการผลิตของอุตสาหกรรมภายในของสหรัฐฯ ตลอดจนค่าครองชีพของชาวอเมริกันปรับตัวสูงขึ้น นอกจากนี้ ยังกระทบต่อธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและเอกสารตามมาตรการดังกล่าว ซึ่งยังขาดความชัดเจนและอาจเพิ่มภาระต้นทุนและระยะเวลาดำเนินงาน

นอกจากนั้น สหรัฐฯ ยังมีแนวโน้มจะใช้มาตรการตอบโต้อื่น ๆ โดยเฉพาะต่อจีน เช่น ข้อเสนอของสำนักงานผู้แทนการค้าสหรัฐฯ (USTR) ที่จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าเทียบท่าสหรัฐฯ จากเรือของผู้ประกอบการขนส่งจีนและเรือที่ต่อโดยจีน จำกัดการใช้เรือขนส่งในท่าของสหรัฐฯ ในกลุ่มสินค้าที่กำหนด และจำกัดการใช้แพลตฟอร์ม รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลโลจิสติกส์กับฝ่ายจีน ซึ่งหากมีผลบังคับใช้ ก็อาจทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของสหรัฐฯ สูงขึ้น

ทั้งนี้ ข้อมูลจากแดชบอร์ดธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของ สนค. ชี้ให้เห็นว่า ในปี 2567 ไทยมีการค้ากับสหรัฐฯ ทั้งการส่งออกและนำเข้ามูลค่า 2.62 ล้านล้านบาท โดยเป็นการขนส่งทางเรือเป็นหลัก สัดส่วน 61.29% รองลงมาคือการขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 37.17% ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงวอชิงตัน, House of Shipping, Reuters



ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (มีนาคม 2568)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,179,459.39**
สัดส่วน **60.3%**
การเติบโต (YoY) **▲ 0.5%**

ตลาดสำคัญ

	จีน	ส่วนแบ่ง (20.7%)	การเติบโต (YoY) ▲ 14.3%
	สหรัฐอเมริกา	(12.7%)	▲ 2.3%
	ญี่ปุ่น	(10.2%)	▲ 0.5%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(74.9%)	▲	2.3%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(10.8%)	▲	8.9%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(5.7%)	▼	-2.1%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	ส่วนแบ่ง (9.3%)	การเติบโต (YoY) ▼ -3.4%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.8%)	▲ 58.1%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(1.7%)	▼ -11.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **560,569.91**
สัดส่วน **28.7%**
การเติบโต (YoY) **▲ 19.8%**

ตลาดสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
 สหรัฐอเมริกา	(19.6%)	▲	42.1%
 จีน	(19.1%)	▲	77.1%
 ไต้หวัน	(8.4%)	▼	-52.4%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
สนามบินสุวรรณภูมิ	(96.7%)	▲	17.4%
สนามบินดอนเมือง	(2.6%)	▲	377.4%
ท่าอากาศยานภูเก็ต(ศก.4)	(0.5%)	▲	140.7%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(7.8%)	▲	221.9%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(7.2%)	▼	-42.9%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(6.7%)	▲	137.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **191,618.85**
สัดส่วน **9.8%**
การเติบโต (YoY) **▲ 9.9%**

ตลาดสำคัญ

	จีน	ส่วนแบ่ง (21.8%)	การเติบโต (YoY) ▲ 37.0%
	ลาว	(14.9%)	▲ 10.2%
	มาเลเซีย	(14.4%)	▲ 1.0%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(21.2%)	▲	0.5%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(16.6%)	▲	0.5%
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(7.2%)	▲	7.1%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(6.1%)	▲	17.1%
มันสำปะหลัง (071410)	(3.4%)	▲	44.0%
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (271019)	(2.4%)	▼	-6.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **3,645.82**
สัดส่วน **0.19%**
การเติบโต (YoY) **▲ 64.5%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(90.9%)	▲ 150.1%
 เกาหลีใต้	(2.1%)	▼ -37.9%
 ญี่ปุ่น	(1.6%)	▲ 1.1%

ด้านสำคัญ

	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)	
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(68.2%)	▲	30.1%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(31.8%)	▲	316.8%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	ส่วนแบ่ง (36.6%)	การเติบโต (YoY) ▲ 2.8%
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(26.4%)	▲ 147.8%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(11.8%)	▲ 3,234.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



เจาะลึกประเด็นสำคัญ

ความคืบหน้าการไต่สวนอุตสาหกรรมการเดินเรือ การขนส่ง และการต่อเรือของจีนภายใต้มาตรา 301



- สำนักงานผู้แทนการค้าสหรัฐฯ (United States Trade Representative: USTR) ประกาศผลการไต่สวนตามมาตรา 301 ว่า การดำเนินการของรัฐบาลจีนที่มุ่งเน้นการครองตลาดอุตสาหกรรมการเดินเรือ การขนส่ง และการต่อเรือ เป็นไปอย่างไม่สมเหตุสมผล และเป็นการจำกัดการค้าของสหรัฐฯ จึงได้เสนอมาตรการตอบโต้การดำเนินการของจีน

- เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2568 USTR เสนอให้บังคับใช้มาตรการตอบโต้การดำเนินการ นโยบาย และแนวปฏิบัติของรัฐบาลจีนต่ออุตสาหกรรมการเดินเรือ การขนส่ง และการต่อเรือ โดยสหรัฐฯ จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว ภายใน 180 วันหลังจากคำสั่งมีผลบังคับใช้ (14 ตุลาคม 2568) มาตรการสรุปได้ ดังนี้

1. ค่าธรรมเนียมสำหรับผู้ประกอบการเรือจีนและเจ้าของเรือจีน (รวมถึงฮ่องกง และมาเก๊า): ค่าธรรมเนียมจะถูกเก็บในอัตรา 50 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ โดยเรียกเก็บจากการเข้าเทียบท่าที่ทำเรือของสหรัฐฯ ในแต่ละครั้ง และค่าธรรมเนียมจะเพิ่มขึ้นปีละ 30 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ เป็นเวลา 3 ปี ตามอัตราที่กำหนด ดังนี้

- ค่าธรรมเนียม 0 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2568
- ค่าธรรมเนียม 50 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 14 ตุลาคม 2568
- ค่าธรรมเนียม 80 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2569
- ค่าธรรมเนียม 110 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2570
- ค่าธรรมเนียม 140 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2571



2. ค่าธรรมเนียมสำหรับผู้ประกอบการเรือที่ต่อจากจีน: มีการเลือกเก็บค่าธรรมเนียม 2 แบบ ได้แก่ (1) ค่าธรรมเนียมตามน้ำหนักสุทธิของเรือ 18 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ หรือ (2) ค่าธรรมเนียมตามจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ 120 ดอลลาร์สหรัฐฯ/TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) โดยจะเลือกเก็บในอัตราที่มีมูลค่าของค่าธรรมเนียมที่สูงกว่า และค่าธรรมเนียมจะถูกเก็บตามจำนวนครั้งของการเข้าเทียบท่าที่ทำเรือในสหรัฐฯ ซึ่งค่าธรรมเนียมจะเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ในเวลา 3 ปี ตามอัตราที่กำหนด ดังนี้

ค่าธรรมเนียมตามน้ำหนักสุทธิของเรือ

- ค่าธรรมเนียม 0 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2568
- ค่าธรรมเนียม 18 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 14 ตุลาคม 2568
- ค่าธรรมเนียม 23 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2569
- ค่าธรรมเนียม 28 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2570
- ค่าธรรมเนียม 33 ดอลลาร์สหรัฐฯ/ตันสุทธิ มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2571

ค่าธรรมเนียมตามจำนวนตู้คอนเทนเนอร์

- ค่าธรรมเนียม 0 ดอลลาร์สหรัฐฯ/TEU มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2568
- ค่าธรรมเนียม 120 ดอลลาร์สหรัฐฯ/TEU มีผลตั้งแต่ 14 ตุลาคม 2568
- ค่าธรรมเนียม 153 ดอลลาร์สหรัฐฯ/TEU มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2569
- ค่าธรรมเนียม 195 ดอลลาร์สหรัฐฯ/TEU มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2570
- ค่าธรรมเนียม 250 ดอลลาร์สหรัฐฯ/TEU มีผลตั้งแต่ 17 เมษายน 2571

3. ค่าธรรมเนียมสำหรับเรือบรรทุกรถยนต์ที่สร้างในต่างประเทศ: ค่าธรรมเนียมจะถูกเก็บตามความจุของเรือ โดยเริ่มต้นที่ 150 ดอลลาร์สหรัฐฯ/CEU (Car Equivalent Unit)

- ทั้งนี้ หากผู้ให้บริการเดินเรือมีการสั่งซื้อและรับมอบเรือที่สร้างในสหรัฐฯ ซึ่งมีขนาดใกล้เคียงกัน จะมีสิทธิขอยกเว้นค่าธรรมเนียมได้สูงสุด 3 ปี นอกจากนี้ มีเงื่อนไขยกเว้นการเก็บค่าธรรมเนียมของเรือที่สร้างในจีนบางประเภท ประกอบด้วย
 - เรือที่เข้าร่วมโครงการของหน่วยงานบริหารการเดินเรือของสหรัฐฯ (U.S. Maritime Administration)
 - เรือที่เดินทางมาสหรัฐฯ โดยไม่มีสินค้าหรือมีการบรรทุกเพียงน้ำหนักถ่วง (in ballast)
 - เรือที่มีขนาดหรือความจุต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนด (ต่ำกว่า 4,000 TEU,หนักไม่เกิน 45,000 ตัน หรือมีความจุที่ไม่ใช่สำหรับการขนส่งสินค้า Bulk ไม่เกิน 80,000 ตัน)
 - เรือที่ใช้ในการเดินเรือระยะสั้น เช่น ระยะไม่เกิน 2,000 ไมล์ทะเลจากท่าเรือในสหรัฐฯ ที่กำหนด
 - เรือของบริษัทสหรัฐฯ ที่มีสัดส่วนการถือครองกรรมสิทธิ์เรือโดยนิติบุคคลสหรัฐฯ ไม่น้อยกว่า 75%
 - เรือที่สร้างขึ้นเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้าบางประเภท เช่น เรือขนส่งสินค้าของเหลวทางเคมี

ความกังวลต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อสหรัฐฯ

บางภาคส่วนได้แสดงความกังวลถึงผลกระทบต่อสหรัฐฯ จากการใช้มาตรา 301 ของ USTR โดยสภาหอการค้าขนส่งทางเรือ (International Chamber of Shipping: ICS) ได้แสดงความเห็นว่า แม้มาตรการนี้จะมีเป้าหมายเพื่อยุติการต่อเรือของจีน แต่อาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทางทะเลของสหรัฐฯ อาทิ

- หลายท่าเรือในสหรัฐฯ โดยเฉพาะท่าเรือขนาดเล็กถึงกลาง อาจสูญเสียรายได้จากการที่เรือเปลี่ยนไปจอดที่อื่นนอกสหรัฐฯ
- ธุรกิจของสหรัฐฯ อาจขาดการเชื่อมต่อกับเรือที่จำเป็นต่อการขนส่งสินค้า ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของสินค้าส่งออกของสหรัฐฯ ในตลาดโลก
- กระบวนการจ้างงาน ทั้งในภาคเกษตรซึ่งเป็นสินค้าส่งออกสำคัญของสหรัฐฯ และท่าเรือ ทำให้อุตสาหกรรมเดินเรือของสหรัฐฯ ได้รับผลกระทบโดยตรงจากต้นทุนที่สูงขึ้น

ที่มา : swct. ณ กรุงวอชิงตัน, Office of the United States Trade Representative, ICS, Reuters, กรุงเทพธุรกิจ



สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ฉบับเดือนมีนาคม 2568



สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า

เจาะลึกประเด็นสำคัญ

การค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ ที่ขนส่งทางเรือและท่าเรือสำคัญของสหรัฐฯ



- ในปี 2566 สหรัฐฯ มีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ 4.90 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือมูลค่า 2.12 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นประมาณ 43.24% ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในทุกประเภทการขนส่ง และในปี 2567 การขนส่งสินค้าทางเรือของสหรัฐฯ มีมูลค่า 2.17 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 40.01% ของการค้าระหว่างประเทศของสหรัฐฯ ขยายตัวขึ้น 2.51% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า
- สหรัฐฯ มีท่าเรือที่รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกระจายอยู่ตามรัฐต่าง ๆ ทั่วประเทศ กว่า 299 แห่ง โดยท่าเรือ 10 อันดับแรกที่มีมูลค่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสูงสุดในสหรัฐฯ ปี 2567 มีดังต่อไปนี้

อันดับ 7: Port of Seattle-Tacoma

ท่าเรือซีแอตเทิล-ทาโคมา

มูลค่า 61,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 2: Port of New York and New Jersey

ท่าเรือนิวยอร์ก/นิวเจอร์ซีย์

มูลค่า 209,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 8: Port of Oakland

ท่าเรือโอ๊คแลนด์

มูลค่า 48,780 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 1: Port of Los Angeles and Long Beach (San Pedro Bay Port Complex)

ท่าเรือลอสแอนเจลิสและลองบีช

มูลค่า 398,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



อันดับ 10: Port of Philadelphia

ท่าเรือฟิลาเดลเฟีย

มูลค่า 18,790 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 5: Port of Virginia

ท่าเรือเวอร์จิเนีย

มูลค่า 103,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 6: Port of Charleston

ท่าเรือชาร์ลสตัน

มูลค่า 79,360 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 3: Port of Savannah

ท่าเรือซาวานนาห์

มูลค่า 118,090 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 4: Port of Houston

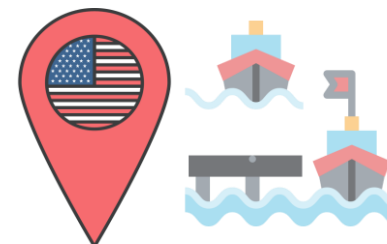
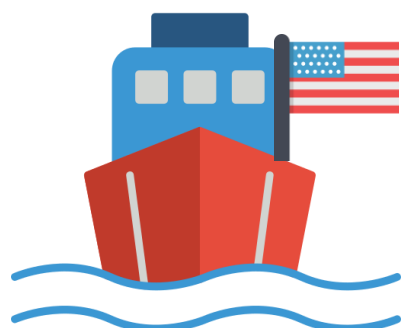
ท่าเรือฮิวสตัน

มูลค่า 104,950 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

อันดับ 9: Port of Miami

ท่าเรือไมอามี

มูลค่า 28,320 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



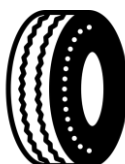
ที่มา : United States Department of Transportation, Pacific Merchant Shipping Association, the Port of Los Angeles, Trade Map

การค้าระหว่างประเทศของไทย - สหรัฐฯ ปี 2567 ทางเรือ

- การค้าระหว่างประเทศของไทย - สหรัฐฯ ปี 2567 ทางเรือ มีมูลค่า 4.56 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นสัดส่วน 61.29% ของการค้าระหว่างประเทศของไทยกับสหรัฐฯ ขยายตัวจากปีก่อนหน้า 0.62% โดยไทยมีมูลค่าการส่งออก 3.42 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมีมูลค่าการนำเข้า 1.15 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ไทยมีสินค้าส่งออกและนำเข้ากับสหรัฐฯ ทางเรือที่สำคัญ ดังนี้

สินค้าที่ไทยมีมูลค่าส่งออกกับสหรัฐฯ ทางเรือสูงสุด 3 อันดับแรก

1. ยางรถยนต์ (HS Code 401110)
มูลค่า 2,008.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



2. โซลาร์เซลล์ (HS Code 854143)
มูลค่า 1,891.03 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



3. เครื่องกลั่นกระแสไฟฟ้า (HS Code 850440)
มูลค่า 1,753.01 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



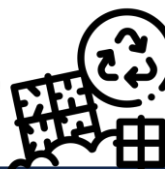
สินค้าที่ไทยมีมูลค่านำเข้ากับสหรัฐฯ ทางเรือสูงสุด 3 อันดับแรก

1. น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (HS Code 270900)
มูลค่า 3,689.17 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



2. ก๊าซธรรมชาติ (HS Code 271111)
มูลค่า 1,141.62 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

3. เศษอะลูมิเนียม (HS Code 760200)
มูลค่า 389.07 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ



ที่มา : คัดค้า.com



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คัดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506