

### ฉบับพอร์โลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (พฤษภาคม 2568)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	<b>46,079</b>	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	291	▼ -13.1%
ปิดกิจการ	44	▼ -13.7%

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

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)		
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(61.17%)	▲ 27.1%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(8.93%)	▼ -36.6%
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า(52291)	(6.53%)	▼ -36.7%

\* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน พ.ค. 2568 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (49339)	4,506.33 (72.23%)	
กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า) (52221)	441 (7.07%)	
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	375.13 (6.01%)	

\* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน พ.ค. 2568 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 46,079 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 291 ราย ลดลง 13.1% และปิดกิจการ 44 ราย ลดลง 13.7% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 178 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 1 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 27.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (พ.ค. 2568)** มูลค่า 6,239.14 ล้านบาท คิดเป็น 44.62% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน เบนเนอริแลนด์แอนทิลลีส สิงคโปร์ ทัมพูชา และฮ่องกง ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น คิดเป็น 72.23% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### ประเด็นที่น่าสนใจ

#### พัฒนาการความเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ระหว่างจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จีนอนุมัติเขตคลังสินค้ากัททึบ ณ เมืองฝอซาน ซึ่งเป็นคลังสินค้ากัททึบแห่งที่ 13 ของมณฑลกวางตุ้งอย่างเป็นทางการ โดยเขตคลังสินค้านี้มีเนื้อที่ประมาณ 706.25 ไร่ เชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมทางทิศตะวันออกเชื่อมกับสถานีรถไฟความเร็วสูงกวางโจวใต้และสะพานเซินเจิ้น-จงซาน ทิศใต้เชื่อมกับท่าเรือชุ่นเต๋อ ทิศตะวันตกเชื่อมกับสนามบินจูเจียง และทิศเหนือเชื่อมกับสนามบินไป๋หยุน นอกจากนี้ยังมีการเชื่อมโยงด้านการค้าและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่รวดเร็วขึ้นประมาณ 40%

นอกจากนั้น จีนยังได้เปิดเส้นทางขนส่งทางถนนไปยังกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม โดยมีการปล่อยขบวนรถออกจาก 2 จุดพร้อมกัน คือ (1) จากเมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน ผ่านออกจากด่านเหอโข่ว ถึงกรุงฮานอยภายใน 2 วัน และ (2) จากเมืองหนานหนิง เขตปกครองตนเองกวางซีจ้วง ผ่านออกจากด่านโหย่วอ๊กกวน ถึงกรุงฮานอยภายใน 1 วัน ทั้งนี้ การเดินทางดังกล่าวเป็นการใช้ประโยชน์ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนสำหรับสินค้าและบุคคลในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)

ในขณะที่ลาวมีการส่งออกมันสำปะหลังไปยังจีนผ่านทางรถไฟลาว-จีนถึง 156,000 ตัน ในช่วง 4 เดือนแรกของปี 2568 เพิ่มขึ้น 43% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ ในช่วงเวลาเดียวกัน ไทยได้ใช้ประโยชน์เส้นทางดังกล่าวในการส่งออกทุเรียน ปริมาณ 739 ตัน

#### สถานการณ์การค้าระหว่างไทย - ทัมพูชา

ความขัดแย้งด้านพรมแดนระหว่างไทยและทัมพูชาทำให้เกิดความตึงเครียดบริเวณชายแดน และการใช้มาตรการเพิ่มความเข้มงวดในการผ่านด่านพรมแดนระหว่างกันของทั้งสองฝ่ายสร้างความเสี่ยงต่อการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างทั้งสองประเทศ ซึ่งการขนส่งหลักที่ใช้ในการค้าระหว่างไทยกับทัมพูชาในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2568 คือการขนส่งทางรถยนต์ คิดเป็นสัดส่วน 45.9% ของมูลค่าการค้าระหว่างกัน โดยด่านที่มีความสำคัญ อาทิ อรัญประเทศ บ้านหาดเล็ก และบ้านแหลม สินค้าส่งออกสำคัญของไทย อาทิ เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ (HS 220299) น้ำหวาน (HS 220210) และรถจักรยานยนต์ (HS 871410)

ทั้งนี้ ในปี 2567 การค้าสินค้าระหว่างไทยกับทัมพูชามีมูลค่า 366,729.98 ล้านบาท ขยายตัว 32.13% จากปีก่อนหน้า โดยทัมพูชาเป็นคู่ค้าอันดับ 17 ของไทย โดยไทยส่งสินค้าออกไปยังทัมพูชามูลค่า 323,631.07 ล้านบาท ขยายตัว 45.84% โดยทัมพูชาเป็นตลาดส่งออกอันดับ 11 ของไทย และไทยนำเข้าสินค้าจากทัมพูชามูลค่า 43,098.91 ล้านบาท หดตัว 22.55%

และในช่วง 5 เดือนแรกของปี 2568 การค้าสินค้าระหว่างไทยกับทัมพูชามีมูลค่า 167,247.68 ล้านบาท ขยายตัว 8.53% จากช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า ทำให้ทัมพูชาก้าวขึ้นมาเป็นคู่ค้าอันดับ 15 ของไทย โดยไทยส่งสินค้าออกไปยังทัมพูชามูลค่า 145,538.33 ล้านบาท ขยายตัว 8.74% ทำให้ทัมพูชาก้าวขึ้นมาเป็นตลาดส่งออกอันดับ 9 ของไทย และไทยนำเข้าสินค้าจากทัมพูชามูลค่า 21,709.35 ล้านบาท ขยายตัว 7.11%



### ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

## มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (พฤษภาคม 2568)



### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,175,728.81**  
 สัดส่วน **58.0%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -3.4%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(22.8%)	▲ 1.7%
	สหรัฐอเมริกา	(13.2%)	▲ 8.8%
	ญี่ปุ่น	(9.7%)	▼ -4.4%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	(77.8%)	▲ 1.0%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1)	(7.1%)	▼ -29.6%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท.	(6.5%)	▼ -2.8%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(6.8%)	▼ -23.2%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(1.9%)	▲ 11.4%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111)	(1.5%)	▼ -9.9%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **589,556.47**  
 สัดส่วน **29.1%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 24.0%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(18.9%)	▲ 84.5%
	สหรัฐอเมริกา	(17.4%)	▲ 4.3%
	ไต้หวัน	(14.2%)	▲ 46.3%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ	(98.7%)	▲ 23.3%
สนามบินดอนเมือง	(1.1%)	▲ 216.7%
สนามบินภูเก็ต (ศก.4)	(0.1%)	▲ 17.1%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
หน่วยประมวลผล (847150)	(12.8%)	▲ 516.4%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(7.0%)	▼ -45.8%
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(6.8%)	▲ 98.7%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **229,683.71**  
 สัดส่วน **11.3%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 21.5%**

#### ตลาดสำคัญ

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(32.6%)	▲ 33.0%
	มาเลเซีย	(12.9%)	▲ 6.2%
	ลาว	(10.2%)	▼ -4.6%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4)	(19.9%)	▲ 13.4%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2)	(18.9%)	▲ 32.1%
ด่านศุลกากรนครพนม (ศก.2)	(10.0%)	▲ 20.2%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ทุเรียนสด (081060)	(13.1%)	▲ 26.9%
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170)	(6.4%)	▲ 91.6%
ผลไม้กลุ่มฝรั่ง มะม่วง และมังคุด (080450)	(2.0%)	▲ 13.8%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **4,549.49**  
 สัดส่วน **0.22%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 45.2%**

#### ตลาดสำคัญ\* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ธงชาติ	ประเทศ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
	จีน	(96.4%)	▲ 67.9%
	ญี่ปุ่น	(1.0%)	▼ -4.7%
	ไต้หวัน	(0.6%)	▼ -8.9%

#### ด้านสำคัญ

ประเภท	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4)	(56.7%)	▲ 22.6%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2)	(43.3%)	▲ 92.5%

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ประเภทสินค้า	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(34.6%)	▲ 164.2%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(19.6%)	▼ -31.2%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(16.5%)	▲ 301,706.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร





### เจาะลึกประเด็นสำคัญ

#### ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วน

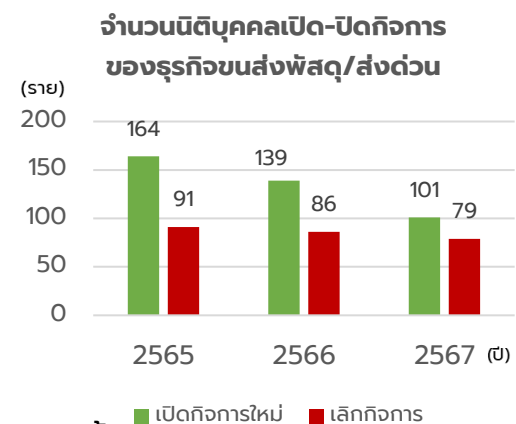
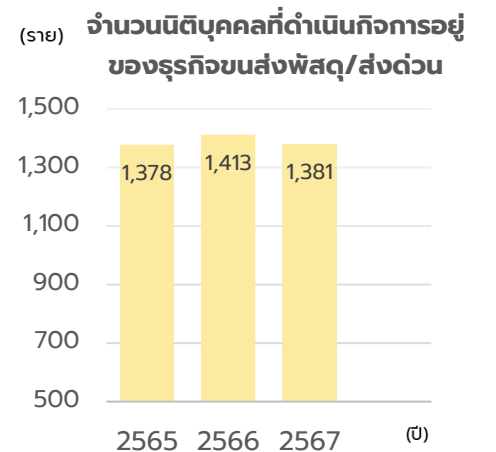


- **ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วน** หมายถึง ธุรกิจที่ให้บริการเก็บรวบรวม และจัดส่งเอกสาร พัสดุ หรือสินค้าประเภทอื่น ๆ อาทิ ยาและเวชภัณฑ์ ไปยังปลายทางภายในระยะเวลาที่กำหนด (ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 24-72 ชั่วโมง) โดยมุ่งเน้นความเร็ว ซึ่งมีการติดตามตำแหน่งตลอดกระบวนการให้บริการ ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง จุดเด่นของธุรกิจประเภทนี้ คือ การให้บริการที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคยุคใหม่ที่เน้นความสะดวก และสามารถติดตามสถานะพัสดุแบบเรียลไทม์ได้ผ่านเทคโนโลยี เช่น แอปพลิเคชันหรือเว็บไซต์ของผู้ให้บริการ

ที่มา : กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, WTO

#### สถานการณ์ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วนของไทย

- ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วน อยู่ภายใต้รหัสธุรกิจ TSIC 53200 ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ รวมถึงการรับฝาก การคัดแยก การขนส่งและการนำจ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์ และพัสดุภัณฑ์ (ทั้งภายในและระหว่างประเทศ) การส่งต่อ และนำจ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ อาจใช้รูปแบบการขนส่งหนึ่งรูปแบบ หรือมากกว่า และอาจดำเนินการโดยใช้เครือข่ายขนส่งของตนเอง (เอกชน) หรือบริการขนส่งสาธารณะ รวมถึงบริการนำจ่ายเอกสาร/สิ่งของตามบ้าน
- นิติบุคคลของธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วนที่ดำเนินการอยู่ ณ สิ้นปี 2567 มีจำนวน 1,381 ราย เป็นธุรกิจขนาดเล็ก (Size S) จำนวน 1,323 ราย ธุรกิจขนาดกลาง (Size M) จำนวน 38 ราย และธุรกิจขนาดใหญ่ (Size L) จำนวน 20 ราย และ ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม 2568 มีนิติบุคคลที่ดำเนินการอยู่จำนวน 1,410 ราย
- ในปี 2565 – 2567 นิติบุคคลที่เปิดใหม่และปิดกิจการมีแนวโน้มลดลง โดยในปี 2567 มีนิติบุคคลเปิดกิจการ 101 ราย และปิดกิจการ 79 ราย ทั้งนี้ ในเดือนพฤษภาคม 2568 มีนิติบุคคลเปิดกิจการใหม่จำนวน 7 ราย และปิดกิจการจำนวน 3 ราย
- ข้อมูลงบการเงินปี 2566 ระบุว่า ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วนมีรายได้รวม 83,453.18 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิ 9,952.12 พันล้านบาท
- ปี 2567 ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วนในไทยมีมูลค่าการลงทุนจากต่างชาติ 924.49 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 10.86% ของมูลค่าการลงทุนในนิติบุคคลธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วนทั้งหมด



- ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วน มีรูปแบบธุรกิจที่หลากหลายตามความต้องการของลูกค้าที่แตกต่างกัน ดังนี้
  - ธุรกิจกับธุรกิจ (Business-to-Business: B2B): บริการจัดส่งพัสดุหรือสินค้าจากองค์กรหนึ่งไปยังอีกองค์กรหนึ่ง ซึ่งโดยทั่วไปเป็นการจัดส่งสินค้าจำนวนมาก เช่น จากคลังสินค้า/ศูนย์กระจายสินค้าไปยังสาขา หรือสถานประกอบการของลูกค้าองค์กร
  - ธุรกิจกับลูกค้า (Business-to-Customer: B2C): บริการจัดส่งด่วนโดยตรงจากบริษัท/ร้านค้าออนไลน์ถึงผู้บริโภค/ผู้ซื้อสินค้าปลายทาง ผ่านผู้ให้บริการขนส่งที่มีศูนย์กระจายสินค้าหลายจุด ในการดำเนินการจัดส่งสินค้าถึงลูกค้าปลายทาง (Last-mile delivery) เช่น การจัดส่งสินค้าถึงลูกค้าปลายทางที่สั่งซื้อสินค้าจากแพลตฟอร์มออนไลน์ (E-Commerce)
  - นอกจากนี้ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วน ยังมีรูปแบบธุรกิจแบบอื่น ๆ อาทิ ธุรกิจกับภาครัฐ (Business-to-Government: B2G) เช่น ไปรษณีย์ไทยมีความร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุขในการให้บริการ EMS ส่งยาและเวชภัณฑ์ทั่วประเทศจากโรงพยาบาลถึงที่อยู่ผู้รับ
- ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วนของไทยเผชิญกับความท้าทายหลายด้าน อาทิ การเข้ามาของบริษัทคู่แข่งจากต่างประเทศที่มีการเข้าถึงแหล่งเงินลงทุนและมีปริมาณเงินทุนหมุนเวียนที่สูงกว่า หรือกลยุทธ์การตั้งราคาที่ต่ำที่อาจทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบในการแข่งขัน
- อย่างไรก็ดี ยังมีปัจจัยที่ทำให้ธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วนในไทยเติบโตและพัฒนา เช่น การพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศมากขึ้นของทั่วโลก การพัฒนาเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความเร็วในการจัดส่งสินค้า ตลอดจนกระแสของ Shoppertainment (Shopping + Entertainment) หรือการค้าผ่านความบันเทิง ด้วยการทำคอนเทนต์ที่เชื่อมโยงทางอารมณ์กับผู้บริโภคควบคู่ไปกับการให้ความรู้เกี่ยวกับสินค้าเพื่อสร้างประสบการณ์ของผู้บริโภค ซึ่งส่งผลให้ธุรกิจ E-Commerce เติบโต และเกิดอานิสงส์ต่อการเพิ่มความต้องการการใช้บริการของธุรกิจขนส่งพัสดุ/ส่งด่วน



ที่มา : คิดคำ.com, กรมพัฒนาธุรกิจการค้า, กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, สสซ., Thailand Post, Marketeer Online, Zort, Marketing Oops!



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่  
Logistics+ Dashboard ผ่าน [www.คิดคำ.com](http://www.คิดคำ.com)

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ  
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506



### Highlight ประเด็นสำคัญ

## จับตาสถานการณ์โลจิสติกส์ท่ามกลางความขัดแย้งอิสราเอล-อิหร่าน



ความขัดแย้งระหว่างอิสราเอลและอิหร่านในปี 2568 ที่ปะทุขึ้นเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2568 เกิดการโจมตีและความเสียหายในหลายพื้นที่ โดยฝ่ายอิหร่านได้มีท่าทีที่จะปิดการสัญจรของเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุส และได้มีการโจมตีทางอากาศระหว่างกัน ทำให้ประเทศใกล้เคียงต้องปิดน่านฟ้า จนกระทั่งผู้นำสหรัฐฯ ประกาศเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2568 ว่าทั้งสองฝ่ายได้บรรลุข้อตกลงหยุดยิงระหว่างกันแล้ว สงคราม 12 วันดังกล่าว ก่อให้เกิดความผันผวนของตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ โดยเฉพาะพลังงานปิโตรเลียม ซึ่งราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นถึง 13% ในช่วงเวลาของความขัดแย้ง

**ช่องแคบฮอร์มุส** เป็นช่องแคบระหว่างโอมานกับอิหร่าน เชื่อมต่ออ่าวเปอร์เซียกับอ่าวโอมานเข้ากับทะเลอาหรับ เป็นช่องทางขนส่งน้ำมันที่สำคัญที่สุดในโลก

ความสำคัญของช่องแคบฮอร์มุสเนื่องจากประเทศผู้ผลิตน้ำมันที่สำคัญในโลกใช้เส้นทางดังกล่าวในการขนส่ง อาทิ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ คูเวต อิหร่าน กาตาร์ บาห์เรน และอิรัก โดยน้ำมันที่ขนส่งผ่านช่องแคบฮอร์มุสคิดเป็น 20-30% ของน้ำมันทั้งหมดในโลก และคิดเป็นประมาณ 30% ของปริมาณพลังงานปิโตรเลียมนำเข้าทางตรงที่ไทยใช้ในประเทศ ความขัดแย้งในพื้นที่ดังกล่าวจึงเพิ่มความเสี่ยงต่อการขนส่งและอุปทานน้ำมันโลก ทำให้ระดับราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นหากเกิดการปิดการสัญจรผ่านพื้นที่ดังกล่าวจริงและเป็นระยะเวลายาวนาน ซึ่งจะกระทบเป็นวงกว้างตั้งแต่ภาคต้นทุนต่อผู้ประกอบการผลิตและโลจิสติกส์ ตลอดจนค่าครองชีพของประชาชน

นอกจากความเสี่ยงด้านการขนส่งพลังงานแล้ว ความขัดแย้งในพื้นที่ดังกล่าวยังเป็นความเสี่ยงด้านเส้นทางการขนส่งสินค้าด้วย เนื่องจากเป็นทางผ่านสำคัญของการค้ากับกลุ่มประเทศความร่วมมืออ่าวอาหรับ (Gulf Cooperation Council: GCC) ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ ซาอุดีอาระเบีย คูเวต โอมาน สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ กาตาร์ และบาห์เรน ซึ่งล้วนตั้งอยู่รายรอบอ่าวอาหรับ และส่วนใหญ่ต้องผ่านช่องแคบฮอร์มุส ขณะที่บางส่วน เช่น ซาอุดีอาระเบีย ยังมีทางออกผ่านทะเลแดง แต่ทะเลแดงก็ยังคงต้องเฝ้าระวังความไม่สงบในพื้นที่เช่นกัน ความตึงเครียดเพิ่มขึ้นในพื้นที่ตะวันออกกลางจึงไม่เพียงส่งผลกระทบต่อขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบฮอร์มุส แต่อาจส่งผลให้การสัญจรผ่านทะเลแดงและคลองสุเอซที่ยังอยู่ในภาวะเฝ้าระวังมีความเปราะบางยิ่งขึ้น



▶ ในปี 2567 การค้าระหว่างไทยกับ**อิหร่าน**มีมูลค่า 7,270.26 ล้านบาท ขนส่งผ่านทางเรือสัดส่วน 88.98% รองลงมาเป็นทางเครื่องบินสัดส่วน 5.45%

▶ การค้าระหว่างไทยกับ**อิสราเอล**มีมูลค่า 45,290.64 ล้านบาท ขนส่งผ่านทางเรือสัดส่วน 58.38% รองลงมาเป็นทางเครื่องบินสัดส่วน 27.93%

▶ ในปี 2567 การค้าระหว่างไทยกับ**กลุ่มประเทศ GCC** มีมูลค่า 1,267,376.30 ล้านบาท ขนส่งผ่านทางเรือเป็นหลักที่สัดส่วน 94.68% รองลงมาเป็นทางเครื่องบินที่สัดส่วน 3.62%

▶ **ไทยส่งออกไปยัง GCC** 278,389.54 ล้านบาท ขนส่งผ่านทางเรือ 87.14% โดยสินค้าส่งออกสำคัญของไทยทางเรือ อาทิ ยานยนต์สันดาปภายในขนาดต่าง ๆ และปลาทูน่ากระป๋อง ทางเครื่องบินเป็นสัดส่วน 10.36% โดยสินค้าส่งออกสำคัญ อาทิ เครื่องประดับ สมาร์ทโฟน หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ กล้องวิดีโอ และเพชร

▶ **ไทยนำเข้าสินค้าจาก GCC** มูลค่า 988,986.76 ล้านบาท ขนส่งผ่านทางเรือ 96.80% โดยสินค้านำเข้าสำคัญของไทยทางเรือ อาทิ น้ำมันปิโตรเลียมดิบ น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป ก๊าซธรรมชาติเหลว ปุ๋ยไนโตรเจน และก๊าซโพรเพนเหลว ทางเครื่องบินเป็นสัดส่วน 1.73% โดยสินค้านำเข้าสำคัญ อาทิ ทองคำ เครื่องประดับ เพชร กล้าไม้ และเครื่องมือกลและส่วนประกอบ

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, คัดค้า.com, สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, The New York Times, Aljazeera, NHK, CNN, ประชาชาติธุรกิจ

