

ฉบับพอร์โลจิสติกส์

การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (ธันวาคม 2567)

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ		
จำนวนนิติบุคคลสะสม*	44,396	
จำนวน		การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	145	▼ -8.2%
ปิดกิจการ	247	▼ -7.1%

* หมายเหตุ : ครอบคลุมประเภทธุรกิจ (TSIC) หมวดการขนส่งและจัดเก็บสินค้าทั้งหมด ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)		
	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	(35.17%)	▼ -7.3%
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน (49339)	(22.07%)	▲ 68.4%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.41%)	▼ -48.6%

* หมายเหตุ : สัดส่วนจากธุรกิจโลจิสติกส์เปิดใหม่ทั้งหมดในเดือน ธ.ค. 2567 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)		
	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (49339)	2,489.36	(31.01%)
การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	1,514.46	(18.86%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	1,302.03	(16.22%)

* หมายเหตุ : ข้อมูลเดือน ธ.ค. 2567 ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า

- **ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 44,396 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 145 ราย ลดลง 8.2% และปิดกิจการ 247 ราย ลดลง 7.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 32 ราย โดยมีจำนวนมากเป็นอันดับ 2 ของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมด และมีอัตราการเติบโต 68.4% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- **การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (ธ.ค. 2567)** มูลค่า 8,028.82 ล้านบาท คิดเป็น 13.52% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น ฮ่องกง เกาหลีใต้ และสิงคโปร์ ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ การขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น คิดเป็น 31.01% ของการลงทุนจากต่างชาติในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ประเด็นที่น่าสนใจ

ผลกระทบของนโยบายทรมิปต่อโลจิสติกส์ ห่วงโซ่อุปทาน และเศรษฐกิจไทย

การที่ประธานาธิบดีสหรัฐฯ (นายโดนัลด์ ทรัมป์) มีแนวคิดจะขยายอิทธิพลไปยังเกาะกรีนแลนด์และคลองปานามาเพิ่มขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์โลกอย่างมีนัยสำคัญ โดยที่กรีนแลนด์เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ เช่น แร่หายาก น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ หากสหรัฐฯ สามารถควบคุมพื้นที่นี้ได้ จะช่วยเสริมอำนาจทางเศรษฐกิจและการเมืองของสหรัฐฯ และเส้นทางดังกล่าวมีโอกาสจะเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญเส้นใหม่ของสหรัฐฯ บนมหาสมุทรแอตแลนติก

ในขณะที่คลองปานามา ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือสำคัญของการค้าระหว่างแอตแลนติกและแปซิฟิก หากสหรัฐฯ แทรกแซงหรือมีข้อพิพาทกับปานามา อาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่ง และเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ตลอดจนเพิ่มความไม่แน่นอนให้กับภาคธุรกิจทั่วโลก ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องติดตาม เนื่องจากแนวทางนโยบายดังกล่าวเกิดจากการที่จีนขยายอิทธิพลเข้าไปในพื้นที่ดังกล่าว และหากการขนส่งทางเรือระหว่างชายฝั่งตะวันออกและตะวันตกของสหรัฐฯ ประสบปัญหา ก็อาจกระทบต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอื่น ๆ รวมถึงไทยกับสหรัฐฯ ได้

นอกจากนั้น นโยบายกีดกันทางการค้าของทรัมป์ โดยเฉพาะการขึ้นภาษีสินค้าจากจีน เม็กซิโก และแคนาดา ตลอดจนความเป็นไปได้ที่จะปรับเพิ่มภาษีสินค้านำเข้า

จากประเทศอื่น ๆ ที่รับการลงทุนจากจีนสูง อาจทำให้ไทยต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการระบายสินค้าของประเทศเป้าหมายเหล่านี้เข้าสู่ตลาดโลก รวมไปถึงอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการขนส่งสินค้าทั่วโลก ผู้ประกอบการไทยจึงควรติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด พร้อมทั้งเตรียมแผนและเครือข่ายทางธุรกิจเพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตอันใกล้

การหยุดโจมตีเรือที่ผ่านทะเลแดงของกลุ่มฮูตี

ข้อตกลงหยุดยิงระหว่างอิสราเอลและกลุ่มฮามาส ซึ่งเริ่มมีผลในวันที่ 19 มกราคม 2568 มีผลให้กลุ่มติดอาวุธฮูตีในเยเมนประกาศจะหยุดโจมตีเรือสินค้าที่ไม่ได้เป็นของอิสราเอลในช่วงเวลาเดียวกัน ตลอดพื้นที่บริเวณทะเลแดง - ช่องแคบบับเอลมันเดบ - มหาสมุทรอินเดียตอนเหนือ อย่างไรก็ตาม สายเดินเรือต่าง ๆ ยังคงอยู่ระหว่างติดตามพิจารณา สถานการณ์ ก่อนจะพิจารณากลับมาเดินเรือในเส้นทางเดิมอย่างสมบูรณ์อีกครั้ง หลังจากต้องใช้เส้นทางอ้อมแหลมกู๊ดโฮป ซึ่งเพิ่มระยะเวลาการเดินทางและต้นทุนค่าระวางอย่างมาก หากกลับมาเดินเรือเส้นทางผ่านคลองสุเอซได้ จะช่วยให้ค่าระวางเรือลดลง โดยเฉพาะในเส้นทางตะวันออกกลาง ยุโรปเหนือ เมดิเตอร์เรเนียน รวมถึงสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก ในเส้นทางข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก ทั้งนี้ การหยุดยิงระหว่างอิสราเอลและกลุ่มฮามาสยังอยู่บนความไม่แน่นอน

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, news.com.au, สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, BBC News Thai



ฉบับชีพอร์โลจิสติกส์

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (ธันวาคม 2567)



การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,077,677.12**
 สัดส่วน **62.8%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 2.78%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (22.1%) ▲ 17.4%	▲ 17.4%
สหรัฐอเมริกา (12.0%) ▼ -3.8%	▼ -3.8%
ญี่ปุ่น (9.7%) ▼ -2.2%	▼ -2.2%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (76.6%) ▲ 5.5%	▲ 5.5%
ด่านศุลกากรมาบตาพุด (ศก.1) (8.2%) ▼ -16.1%	▼ -16.1%
ท่าเรือกรุงเทพ สกท. (6.2%) ▲ 1.3%	▲ 1.3%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900) (8.3%) ▼ -10.9%	▼ -10.9%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421) (2.1%) ▼ -4.4%	▼ -4.4%
ก๊าซธรรมชาติเหลว (271111) (2.0%) ▼ -11.3%	▼ -11.3%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **449,322.75**
 สัดส่วน **26.2%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 29.9%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (17.8%) ▲ 34.5%	▲ 34.5%
จีน (16.6%) ▲ 56.5%	▲ 56.5%
ไต้หวัน (8.9%) ▼ -12.9%	▼ -12.9%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สนามบินสุวรรณภูมิ (96.6%) ▲ 26.8%	▲ 26.8%
สนามบินดอนเมือง (3.0%) ▲ 515.7%	▲ 515.7%
ท่าอากาศยานภูเก็ต(ศก.4) (0.3%) ▲ 86.9%	▲ 86.9%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรวมอื่น ๆ (854239) (9.1%) ▼ -15.8%	▼ -15.8%
ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231) (7.2%) ▲ 84.4%	▲ 84.4%
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170) (6.7%) ▲ 113.0%	▲ 113.0%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **176,666.26**
 สัดส่วน **10.3%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 17.7%**

ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (22.5%) ▲ 19.0%	▲ 19.0%
มาเลเซีย (13.1%) ▼ -7.4%	▼ -7.4%
ลาว (12.6%) ▼ -3.5%	▼ -3.5%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรสะเดา (ศก.4) (22.8%) ▲ 10.7%	▲ 10.7%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศก.2) (19.4%) ▼ -9.3%	▼ -9.3%
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (7.1%) ▲ 29.0%	▲ 29.0%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
หน่วยความจำคอมพิวเตอร์ (847170) (7.6%) ▼ -11.1%	▼ -11.1%
ก๊าซธรรมชาติ (271121) (2.7%) ▼ -17.7%	▼ -17.7%
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (271019) (2.5%) ▲ 2.6%	▲ 2.6%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **2,888.21**
 สัดส่วน **0.17%**
 การเติบโต (YoY) **▲ 74.8%**

ตลาดสำคัญ* ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (87.7%) ▲ 83.2%	▲ 83.2%
เกาหลีใต้ (3.7%) ▲ 28.0%	▲ 28.0%
เบลเยียม (1.5%) ▲ 115.6%	▲ 115.6%

ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ (ศก.4) (83.9%) ▲ 92.8%	▲ 92.8%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศก.2) (16.1%) ▲ 22.1%	▲ 22.1%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280) (45.9%) ▲ 86.9%	▲ 86.9%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122) (30.5%) ▲ 101.8%	▲ 101.8%
ยางแผ่นรมควัน (400121) (6.9%) ▲ 95.2%	▲ 95.2%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



Highlight ประเด็นสำคัญ

สถานการณ์ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานโลก

กรีนแลนด์

- นายโดนัลด์ ทรัมป์ หลังขึ้นดำรงตำแหน่งประธานาธิบดีสหรัฐฯ เป็นสมัยที่ 2 ได้รื้อฟื้นความสนใจที่จะซื้อเกาะกรีนแลนด์จากเดนมาร์กอีกครั้ง จากเมื่อครั้งเป็นประธานาธิบดีสหรัฐฯ ในสมัยแรกในปี 2562
- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ทำให้น้ำแข็งในอาร์กติกละลาย ได้เปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ที่มีศักยภาพในการลดระยะเวลาการเดินทางระหว่างเอเชียและยุโรปผ่านขั้วโลกเหนือ กรีนแลนด์จึงเป็นพื้นที่สำคัญที่สามารถใช้ควบคุมเส้นทางการเดินเรือเหล่านี้ และยังสำคัญต่อสหรัฐฯ ในการป้องกันการแผ่ขยายอิทธิพลของรัสเซียและจีนในภูมิภาคนี้
- ในอนาคตความสัมพันธ์ระหว่างสหรัฐฯ กับกรีนแลนด์และเดนมาร์ก จะยังคงมีบทบาทสำคัญต่อภูมิรัฐศาสตร์โลก โดยเฉพาะในบริบทของการแข่งขันเพื่อควบคุมเส้นทางการค้า ครอบคลุมทรัพยากรธรรมชาติ และรักษาเสถียรภาพในภูมิภาคอาร์กติก ซึ่งกำลังกลายเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญในศตวรรษที่ 21

อิสราเอล - ฮามาส

- หลังสงครามระหว่างอิสราเอลกับกลุ่มฮามาสเปิดฉาก เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2566 กลุ่มกบฏฮุติซึ่งเป็นกองกำลังที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอิหร่าน ได้ประกาศให้การสนับสนุนกลุ่มฮามาส และประกาศว่าจะโจมตีเรือสินค้าทุกลำที่มุ่งหน้าไปยังอิสราเอล ซึ่งกลุ่มฮุติได้ใช้โดรนและขีปนาวุธโจมตีเรือสินค้าที่แล่นผ่านทะเลแดงหลายลำ เหตุโจมตีดังกล่าวทำให้บริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลรายใหญ่ต้องหลีกเลี่ยงเส้นทางเดินเรือผ่านทะเลแดง ซึ่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยพุ่งสูงขึ้นกว่าเดิม 10 เท่า
- กลุ่มฮุติในทะเลแดงหยุดการโจมตีเรือที่ไม่เป็นของอิสราเอล ที่ผ่านทางเข้าสู่คลองสุเอซ ซึ่งเริ่มมีผลในวันที่ 19 มกราคม 2568 อย่างไรก็ตาม **สายการบินเรือต่าง ๆ ยังคงชะลอการใช้เส้นทางเดินเรือดังกล่าว** จนกว่าสถานการณ์จะปลอดภัยยิ่งขึ้นเมื่อฝ่ายอิสราเอลหยุดยิงด้วยการขนส่งสินค้าทางเรือไปยังทวีปยุโรปจึงยังต้องติดตามอย่างใกล้ชิด



คลองปานามา

- ปานามาได้กลายเป็นชาติแรกของละตินอเมริกาที่เข้าร่วมโครงการหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (Belt and Road Initiative - BRI) ในปี 2560
- ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2565 ถึงกันยายน 2566 จำนวนเรือขนส่งสินค้าของจีนที่เดินทางมาที่คลองปานามาคิดเป็น 21.4% ของปริมาณการขนส่งทางเรือทั้งหมด ซึ่งมากเป็นอันดับ 2 รองจากสหรัฐฯ
- นายโดนัลด์ ทรัมป์ ประธานาธิบดีสหรัฐฯ ต้องการกดดันให้ปานามาลดค่าผ่านทางให้กับเรือสัญชาติสหรัฐฯ ทั้งหมด และได้ประกาศว่า "คลองปานามา" คือภารกิจหนึ่งในแคมเปญการแข่งขันระหว่างสหรัฐฯ กับจีน และทำให้ค่าระวางเรือผ่านคลองปานามา มีแนวโน้มลดลง

ช่องแคบไต้หวัน

- ในกรณีที่ความตึงเครียดระหว่างจีนและไต้หวันเพิ่มสูงขึ้น จีนอาจใช้มาตรการปิดน่านน้ำไต้หวันและระงับการนำเข้า - ส่งออกสินค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือผ่านช่องแคบไต้หวันและน่านน้ำใกล้เคียง

ประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย

- ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางเรือในทวีปเอเชียยังมีแนวโน้มไม่เปลี่ยนแปลง แต่ในบางประเทศ เช่น อินเดียนีเซีย และเวียดนาม ซึ่งมีทิศทางเศรษฐกิจดีขึ้น เป็นจุดหมายปลายทางของการส่งสินค้ามากขึ้น อาจทำให้ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น



Highlight ประเด็นสำคัญ

สถานการณ์ค่าระวางเรือของเส้นทางขนส่งสินค้าออกจากไทยในเดือนมกราคม 2568

ค่าระวางเส้นทางเอเชีย

เซี่ยงไฮ้ ลดลงอยู่ที่ 100 USD/TEU และ 150 USD/FEU*
ฮ่องกง คงที่อยู่ที่ 150 USD/TEU และ 250 USD/FEU
ญี่ปุ่น ลดลงอยู่ที่ 350 USD/TEU และ 600 USD/FEU

ค่าระวางเส้นทางสหรัฐอเมริกา

ฝั่ง West Coast ลดลงอยู่ที่ 4,500 USD/TEU และ 6,800 USD/FEU
ฝั่ง East Coast ลดลงอยู่ที่ 4,250 USD/TEU และ 6,500 USD/FEU

ค่าระวางเส้นทางออสเตรเลีย

คงที่อยู่ที่ 1,400-1,500 USD/TEU และ 2,800-3,000 USD/FEU

ค่าระวางเส้นทางยุโรป

ลดลงอยู่ที่ 2,550 USD/TEU และ 4,250 USD/FEU

ค่าระวางเส้นทางแอฟริกา

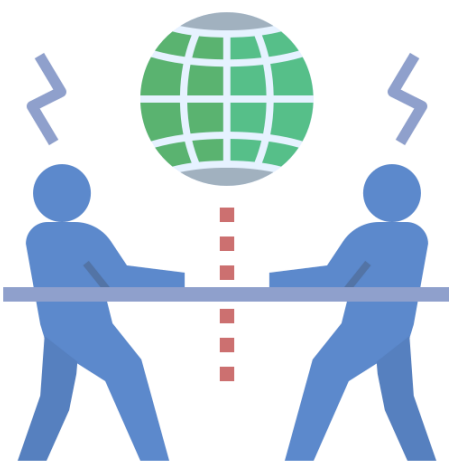
Durban ลดลงอยู่ที่ 2,748 USD/TEU และ 3,396 USD/FEU

* TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) คือ ตู้สินค้าที่มีขนาด 20 ฟุต และ FEU (Forty-foot Equivalent Unit) คือ ตู้สินค้าที่มีขนาด 40 ฟุต



ที่มา : สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย อัตราค่าระวาง ณ วันที่ 19 มกราคม - 25 มกราคม 2568

สหรัฐฯ ประกาศคว่ำบาตรธุรกิจน้ำมันของรัสเซีย



- กระทรวงการคลังสหรัฐฯ ประกาศ ณ วันที่ 10 มกราคม 2568 ถึงมาตรการคว่ำบาตรรอบใหม่ต่อรัสเซีย ว่าจะคว่ำบาตรกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของรัสเซีย 2 ราย ได้แก่ กลุ่มบริษัท Gazprom Neft และ Surgutneftegas รวมถึงเรือบรรทุกน้ำมัน 183 ลำที่ขนส่งน้ำมันของรัสเซีย โดยมีเป้าหมายเพื่อสกัดกั้นรายได้ที่รัสเซียนำไปใช้ทำสงครามกับยูเครน
- การคว่ำบาตรนี้จะส่งผลกระทบต่อ การส่งน้ำมันจากรัสเซียไปยังผู้ซื้อรายใหญ่อย่างจีนและอินเดีย โดยคาดว่าโรงกลั่นจากจีนและอินเดียมีแนวโน้มหันไปนำเข้าน้ำมันจากตะวันออกกลาง แอฟริกา และอเมริกามากขึ้น ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดและต้นทุนค่าขนส่งมีแนวโน้มพุ่งสูงขึ้น
- ในบรรดาเรือที่ถูกคว่ำบาตร มีเรือบรรทุกน้ำมัน 143 ลำที่ขนส่งน้ำมันดิบของรัสเซียมากกว่า 530 ล้านบาร์เรลในปี 2567 ซึ่งคิดเป็นประมาณ 42% ของการส่งออกน้ำมันดิบทางทะเลทั้งหมดของประเทศ และการคว่ำบาตรนี้จะลดจำนวนเรือที่มีอยู่อย่างมากในการขนส่งน้ำมันดิบจากรัสเซียในระยะสั้น ส่งผลให้ค่าระวางเรือสูงขึ้น
- ในช่วง 11 เดือนแรกของปี 2567 การนำเข้าน้ำมันดิบจากรัสเซียของอินเดียเพิ่มขึ้น 4.5% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มีปริมาณอยู่ที่ 1.764 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือ 36% ของการนำเข้าทั้งหมดของอินเดีย และปริมาณนำเข้าของจีน รวมถึงอุปทานในท่อเพิ่มขึ้น 2% อยู่ที่ 2.159 ล้านบาร์เรลต่อวัน หรือ 20% ของการนำเข้าทั้งหมดของจีนในช่วงเดียวกัน

ที่มา : The U.S. Department of the Treasury, Reuters, Money and Banking Channel, สำนักข่าวอินโฟเควสท์, ประชาชาติธุรกิจ



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics+ Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8506