

เจาะลึกธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจโลจิสติกส์ (เดือนมิถุนายน 2569)

ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลสะสมรวม 48,765 ราย



จำนวนนิติบุคคล
เปิดกิจการใหม่
391 ราย



เพิ่มขึ้น **33.0% YoY**
(เพิ่มขึ้น 1.8% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - เปิดกิจการ 192 ราย
 - เพิ่มขึ้น 12.9% YoY (เพิ่มขึ้น 5.5% MoM)
2. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - เปิดกิจการ 65 ราย
 - เพิ่มขึ้น 109.7% YoY (เพิ่มขึ้น 1.6% MoM)
3. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - เปิดกิจการ 49 ราย
 - เพิ่มขึ้น 32.4% YoY (เพิ่มขึ้น 8.9% MoM)



จำนวนนิติบุคคล
ปิดกิจการ
61 ราย



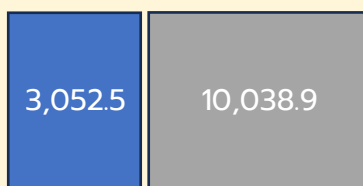
ไม่มีการเปลี่ยนแปลง YoY
(เพิ่มขึ้น 45.2% MoM)

ธุรกิจที่มีนิติบุคคลปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก (TSIC)

1. การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)
 - ปิดกิจการ 29 ราย
 - เพิ่มขึ้น 7.4% YoY (เพิ่มขึ้น 52.6% MoM)
2. การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)
 - ปิดกิจการ 7 ราย
 - เพิ่มขึ้น 16.7% YoY (เพิ่มขึ้น 16.7% MoM)
3. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)
 - ปิดกิจการ 6 ราย
 - ลดลง 45.5% YoY (เพิ่มขึ้น 500.0% MoM)

การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มูลค่าการลงทุน: ล้านบาท)

สัดส่วน
23%



สัดส่วน
77%

- การลงทุนจากต่างชาติ
- การลงทุนโดยสัญชาติไทย

ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

1. กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)
2. การขนส่งสินค้าอื่นๆทางถนนซึ่งมิได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น (49339)
3. ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)

มูลค่า 1,448.8 ล้านบาท
สัดส่วน 11.1%

มูลค่า 474.3 ล้านบาท
สัดส่วน 3.6%

มูลค่า 264.8 ล้านบาท
สัดส่วน 2.0%

สัญชาติที่เข้ามาลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ มากที่สุด 5 อันดับแรก



1. สิงคโปร์ (มูลค่า 1,394.1 ล้านบาท)
2. ฮองกง (มูลค่า 295.6 ล้านบาท)
3. เยอรมัน (มูลค่า 229.6 ล้านบาท)
4. จีน (มูลค่า 212.0 ล้านบาท)
5. เนเธอร์แลนด์แอนทิลลีส (มูลค่า 168.5 ล้านบาท)



ประเด็นที่น่าสนใจ

- ในเดือนมิถุนายน ธุรกิจโลจิสติกส์มี **นิติบุคคลเปิดกิจการใหม่ 391 ราย เพิ่มขึ้น 33.0%** เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า สะท้อนว่าธุรกิจยังมีศักยภาพในการเติบโต และมีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง แต่จำนวนการปิดกิจการเพิ่มขึ้น **45.2%** เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของเดือนก่อนหน้า แม้ว่าเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้าจะทรงตัว แต่ถือเป็นสัญญาณที่ควรติดตาม เนื่องจากผู้ประกอบการบางส่วนอาจได้รับแรงกดดัน ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีข้อจำกัดด้านเงินทุน หรือการบริหารต้นทุน อาทิ
 - ต้นทุนการดำเนินงาน
 - การแข่งขันด้านราคา
 - ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก
- ปัจจุบันธุรกิจโลจิสติกส์ต้องเผชิญกับความท้าทายที่หลายหลาย (Polycrisis) โดยผู้ประกอบการต้องรับมือกับหลายวิกฤตพร้อมกัน ทั้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ พลังงาน เทคโนโลยี และห่วงโซ่อุปทาน
- ธุรกิจโลจิสติกส์สาขาการขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสาร (**49323**) ยังคงเป็นสาขาที่มีการเปิดกิจการใหม่มากที่สุด และในขณะเดียวกันก็เป็นสาขาที่มีการปิดกิจการมากที่สุดเช่นกัน สะท้อนให้เห็นว่าธุรกิจมีการหมุนเวียนของผู้ประกอบการสูง เนื่องจากเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูง และมีผู้ประกอบการจำนวนมาก ทั้งนี้ **ตลาดยังมีโอกาสในการเติบโต แต่มีการแข่งขันสูงขึ้น** โดยผู้ประกอบการที่สามารถควบคุมต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานได้ จะมีความได้เปรียบในการแข่งขันมากกว่า
- แม้ว่าสัดส่วนการลงทุนโดยสัญชาติไทยจะเพิ่มขึ้นจาก 72% ในเดือนพฤษภาคม เป็น 77% ในเดือนมิถุนายน แต่เป็นผลจากมูลค่าการลงทุนจากต่างชาติที่ลดลงถึง 25% จากเดือนก่อนหน้า จึงควรติดตามทิศทางการลงทุนจากต่างชาติ ว่าเป็นเพียงความผันผวนระยะสั้น หรือเป็นสัญญาณของการชะลอการลงทุนในธุรกิจโลจิสติกส์ไทย

ที่มา: สกค., คัดค้า.com, กรมพัฒนาธุรกิจการค้า



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.คัดค้า.com/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8507

โลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศของไทย

การขนส่งทางรถยนต์ สัดส่วน 10.50%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **259,666**

การเติบโต (YoY) **▲ 33.99%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถยนต์ยังคงขยายตัวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 6 โดยการส่งออกเครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ไปจีนผ่านด่านศุลกากรสะเดาเติบโตต่อเนื่อง ในขณะที่การส่งออกทุเรียนของไทยไปจีนทางรถยนต์ผ่านด่านศุลกากรนครพนมลดลง

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(29.08%)	▲ 13.90%
 มาเลเซีย	(15.34%)	▲ 51.11%
 สิงคโปร์	(11.80%)	▲ 120.88%

ด้านสำคัญ

ด่านศุลกากรสะเดา	(30.19%)	▲ 81.35%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	(21.90%)	▲ 17.27%
ด่านศุลกากรนครพนม	(19.53%)	▲ 4.56%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(9.23%)	▲ 599.28%
ทุเรียน (081060)	(6.79%)	▼ -21.07%
ส่วนประกอบและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ (847330)	(3.93%)	▲ 158.24%

การขนส่งทางอื่น ๆ เช่น ท่อลำเลียง ฯลฯ สัดส่วน 1.00%

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทย มิถุนายน 2569 รวม 2,472,054 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 33.81%

การขนส่งทางรถไฟ สัดส่วน 0.14%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **3,406**

การเติบโต (YoY) **▼ -32.68%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางรถไฟหดตัวเป็นเดือนแรก หลังจากขยายตัวติดกัน 2 เดือน โดยมีการหดตัวในการส่งออกสินค้ากลุ่มยางสังเคราะห์และยางธรรมชาติที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ อย่างไรก็ตาม การส่งออกทุเรียนทางรถไฟจากไทยไปจีนผ่านด่านศุลกากรหนองคายขยายตัวอย่างมาก

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(87.27%)	▼ -25.89%
 เกาหลี	(5.35%)	▲ 109.50%
 สหรัฐอเมริกา	(1.21%)	▼ -45.49%

ด้านสำคัญ

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	(61.49%)	▲ 8.19%
ด่านศุลกากรหนองคาย	(38.51%)	▼ -58.01%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ยางสังเคราะห์ผสมยางธรรมชาติ (400280)	(32.92%)	▲ 13.01%
ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค (400122)	(26.10%)	▲ 29.64%
ทุเรียน (081060)	(21.30%)	▲ 38,773%

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

การขนส่งทางเครื่องบิน สัดส่วน 33.05%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **817,079**

การเติบโต (YoY) **▲ 59.95%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเครื่องบินขยายตัวต่อเนื่องติดต่อกัน ตามปริมาณการนำเข้าสินค้าจากไต้หวันที่เติบโตต่อเนื่อง โดยเฉพาะสินค้ากลุ่มตัวประมวลผลและตัวควบคุม และวงจรรวมอื่น ๆ

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 สหรัฐอเมริกา	(23.06%)	▲ 71.20%
 จีน	(17.20%)	▲ 39.24%
 ไต้หวัน	(14.97%)	▲ 210.72%

ด้านสำคัญ

สนามบินสุวรรณภูมิ	(98.46%)	▲ 62.49%
สนามบินดอนเมือง	(1.06%)	▼ -30.92%
สนามบินภูเก็ต	(0.23%)	▲ 43.03%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ตัวประมวลผลและตัวควบคุม (854231)	(13.16%)	▲ 173.29%
เครื่องรับส่งสัญญาณโทรศัพท์ (851762)	(10.87%)	▲ 117.75%
วงจรรวมอื่น ๆ (854239)	(7.68%)	▲ 63.66%

การขนส่งทางเรือ สัดส่วน 55.31%

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,367,226**

การเติบโต (YoY) **▲ 22.15%**

ALERT: มูลค่าการค้าทางเรือขยายตัวต่อเนื่อง จากมูลค่าการนำเข้าน้ำมันปิโตรเลียมดิบจากสหรัฐฯ และตะวันออกกลางที่เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันไทยมีมูลค่าการส่งออกน้ำมันปิโตรเลียมแปรรูปผ่านท่าเรือแหลมฉบังไปประเทศในอาเซียน อาทิ มาเลเซียและเวียดนามสูงขึ้น

ตลาดสำคัญ	ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
 จีน	(25.45%)	▲ 39.66%
 สหรัฐอเมริกา	(14.37%)	▲ 27.64%
 ญี่ปุ่น	(9.27%)	▲ 2.37%

ด้านสำคัญ

ท่าเรือแหลมฉบัง	(78.16%)	▲ 26.56%
ท่าเรือมาบตาพุด	(8.51%)	▲ 15.83%
ท่าเรือกรุงเทพ	(6.08%)	▲ 11.09%

สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (270900)	(8.36%)	▲ 52.31%
ยานยนต์ขนส่งของ ขนาดบรรทุกไม่เกิน 5 ตัน (870421)	(2.10%)	▲ 97.65%
น้ำมันปิโตรเลียมแปรรูป (271019)	(1.94%)	▲ 105.17%



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.ศคท.คอม/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8507

Global Logistics Alerts

เมื่อวันที่ 16 ก.ค. 69 มีรายงานว่า ท่าเรือ Churchill ในรัฐแมนิโทบา (Manitoba) ของแคนาดา ซึ่งตั้งอยู่บนชายฝั่งอาร์กติก จะกลับมาให้บริการส่งออกธัญพืชเป็นครั้งแรกในรอบ 6 ปี โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลกลางและรัฐแมนิโทบา เพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของโครงการท่าเรือและทางรถไฟ เพื่อสนับสนุนให้ท่าเรือ Churchill เป็นท่าเรือสำคัญในการส่งออกธัญพืช และแร่สำคัญ เช่น แร่โปแตช ไปยังตลาดโลก

เมื่อวันที่ 9 ก.ค. 69 มีรายงานว่า **ปากีสถาน** เริ่มก่อสร้างเรือบรรทุกตู้สินค้าเชิงพาณิชย์ลำแรกในรอบ 40 ปี โดยบริษัทผู้ต่อเรือ Karachi Shipyard & Engineering Works ซึ่งเป็นบริษัทผู้ต่อเรือเพียงแห่งเดียวของประเทศ ได้เริ่มประกอบเรือฟัดเดอร์คอนเทนเนอร์ขนาด 1,100 TEU ให้กับบริษัทเดินเรือแห่งชาติปากีสถาน (Pakistan National Shipping Corporation) ภายใต้แผนของรัฐบาลในการลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการจัดหาเรือจากต่างประเทศ และฟื้นฟูอุตสาหกรรมต่อเรือและเรือของประเทศ

เมื่อวันที่ 16 ก.ค. 69 มีรายงานว่า **สวีเดน** ได้เข้าร่วมพันธมิตรท่าเรือยุโรป (European Ports Alliance) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนด้านท่าเรือและโลจิสติกส์ทางทะเลในยุโรป เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของท่าเรือและระบบโลจิสติกส์ทางทะเล โดยมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพการรับมือการคว่ำบาตรและอาชญากรรมองค์กรผ่านท่าเรือ แม้สวีเดนจะเป็นประเทศไม่มีชายฝั่งทะเล อย่างไรก็ตามก็มีการพึ่งพาท่าเรือแม่น้ำและท่าเรือทะเลในยุโรปผ่านโครงข่ายแม่น้ำไรน์และระบบราง

เมื่อวันที่ 3 ก.ค. 69 มีรายงานว่า รัฐบาลเวียดนามเห็นนายยุทธศาสตร์การพัฒนาบริการโลจิสติกส์จนถึงปี 2578 โดยมุ่งพัฒนาเครือข่ายศูนย์โลจิสติกส์สมัยใหม่แบบลำดับชั้น (Tiered Logistics Network) ประกอบด้วยศูนย์โลจิสติกส์ระดับชาติ ระดับภูมิภาค ระดับท้องถิ่น รวมถึงศูนย์โลจิสติกส์เฉพาะทางและจัดรวบรวมสินค้า เพื่อหลีกเลี่ยงการลงทุนที่ซ้ำซ้อน และยกระดับการเชื่อมโยงของเวียดนามกับห่วงโซ่อุปทานในระดับภูมิภาคและระดับโลก

เมื่อวันที่ 20 ก.ค. 69 มีรายงานว่า กลุ่มอุตสาหกรรมประมง “ปิดล้อมทางทะเล” ต่อชาวต่างชาติแบบมีผลทันที เพื่อตอบโต้การยกระดับความขัดแย้งและเหตุโศกนาฏกรรมในทะเล โดยข่มขู่จะจำกัดการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับชาวต่างชาติผ่านช่องแคบ บับ อัล-มันเดบ ซึ่งเป็นเส้นทางสำคัญสู่ทะเลแดง และอาจกระทบเส้นทางการเดินเรือและการส่งออกน้ำมันของชาวต่างชาติไปยังเอเชีย

เมื่อวันที่ 18 ก.ค. 69 มีรายงานว่า นายอนุทิน ชาญวีรกูล นายกรัฐมนตรีของไทย ชี้แจงว่า มีการปรับแผนโครงการแลนด์บริดจ์ โดยจะยังคงศึกษาต่อไป แต่จะเร่งการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานทางบกที่ยังขาดช่วง (Missing Link) รวมทั้งระบบราง และเริ่มจากการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกระนองให้เชื่อมโยงกับจังหวัดชุมพร ตลอดจนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางบกให้เชื่อมโยงกับประเทศอื่น ๆ ได้ ซึ่งเป็นมาตรการที่สามารถดำเนินการได้ทันทีโดยไม่ต้องรอเวลา

เมื่อวันที่ 16 ก.ค. 69 มีรายงานว่า บริษัทขนส่งทางอากาศ Avalon Cargo Melbourne ของออสเตรเลีย ได้ลงนามบันทึกข้อตกลง (MoU) ร่วมกับบริษัท dnata ผู้ให้บริการด้านการบินและการเดินทางจากสหรัฐอเมริกาเพื่อเอมิเรตส์ โดยมีเป้าหมายเพื่อดึงดูดเที่ยวบินขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเชื่อมโยงผู้ส่งออกในออสเตรเลียกับตลาดสหรัฐอเมริกา เอมิเรตส์และภูมิภาคอื่น ๆ

UAE กับการพัฒนาท่าเรือสู่ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของตะวันออกกลางเพื่อลดการพึ่งพาช่องแคบฮอร์มุซ

สถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณช่องแคบฮอร์มุซได้ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเลและความต่อเนื่องของห่วงโซ่อุปทานในตะวันออกกลางและเส้นทางการค้าโลก โดยเฉพาะท่าเรือสำคัญในอ่าวเปอร์เซียซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อหลักของการค้าโลก หนึ่งในนั้นคือ **สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE)** ซึ่งมีท่าเรือสำคัญ อย่างท่าเรือ **Jebel Ali** ในดูไบ ที่ถือเป็นศูนย์กลางคอนเทนเนอร์และโลจิสติกส์หลักของประเทศ รวมถึงท่าเรือ **Fujairah** ซึ่งตั้งอยู่บนชายฝั่งอ่าวโอมานนอกช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นหนึ่งในคลังเก็บน้ำมันที่ใหญ่ที่สุดในโลก

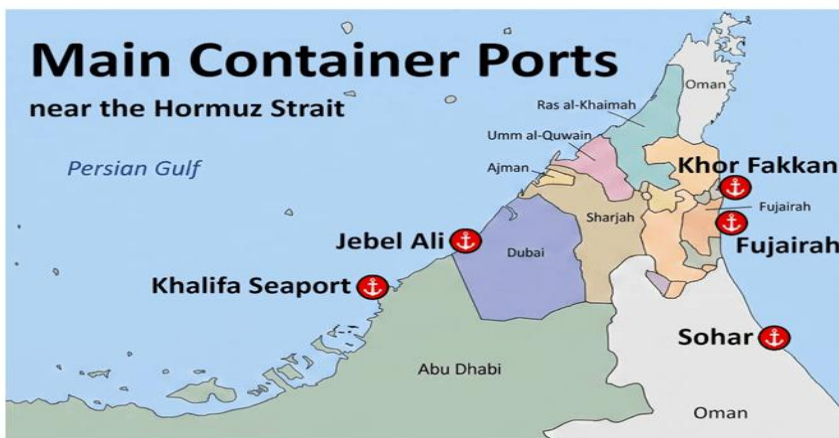
ท่าเรือ Jebel Ali: ท่าเรือคอนเทนเนอร์ศูนย์กลางระดับ Top 10 ของโลก

- ท่าเรือ Jebel Ali เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ที่สุดในตะวันออกกลาง และติดอันดับ 9 ของโลกตามการจัดอันดับ Lloyd's List Top 100 Container Ports ปี 2568 โดยสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ 16 ล้าน TEU ในปี 2567 ท่าเรือแห่งนี้เชื่อมโยงกับเขตปลอดภาษี Jebel Ali Free Zone (JAFZA) และมีคมนาคมหลายแห่ง ถือเป็นศูนย์กลางการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างเอเชีย-ตะวันออกกลาง-ยุโรป
- ท่าเรือ Jebel Ali ตั้งอยู่ในฝั่งอ่าวเปอร์เซีย ซึ่งเส้นทางการเดินเรือสินค้าต้องผ่านช่องแคบฮอร์มุซ ทั้งนี้ มีรายงานว่า สถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณช่องแคบฮอร์มุซ ส่งผลให้จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ลำเลียงผ่านท่าเรือ Jebel Ali ลดตัวเฉลี่ยมากกว่า 95% จาก 40,000 ตู้ต่อวัน เหลือ 1,000 ตู้ต่อวัน ซึ่งสะท้อนถึงความอ่อนไหวต่อสถานการณ์ความมั่นคงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเหตุการณ์การปิดช่องแคบฮอร์มุซ

- ด้วยความไม่แน่นอนของสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้น ได้ผลักดันให้รัฐบาล UAE ประกาศยุทธศาสตร์ลดการพึ่งพาช่องแคบฮอร์มุซลงเหลือศูนย์ (zero Hormuz dependency) เมื่อวันที่ 17 มิ.ย. 69 โดยหันไปเร่งพัฒนาท่าเรือและเส้นทางทางเลือก เช่น ท่าเรือ Fujairah City โครงการท่าเรือใหม่ที่ Dibba Al-Fujairah และท่าเรือ Khor Fakkan บนฝั่งอ่าวโอมานมากขึ้น
- ล่าสุดเมื่อวันที่ 22 ก.ค. 69 บริษัท DP World ซึ่งเป็นผู้บริหารท่าเรือ Jebel Ali ได้ลงนามสัมปทาน 50 ปี เพื่อพัฒนาท่าเรือน้ำลึกใหม่ 2 แห่ง ที่ Fujairah (Al Rugaylat และ Dibba) เพื่อเพิ่มกำลังรองรับตู้คอนเทนเนอร์จาก 19.4 ล้าน TEU ต่อปี เป็น 22 ล้าน TEU ต่อปี และเพื่อเปิดเส้นทางการเดินเรือโดยไม่ผ่านช่องแคบฮอร์มุซ
- ทั้งนี้ รัฐวิสาหกิจ ADNOC ของ UAE ยังเร่งสร้างท่อส่งน้ำมันดิบสายที่ 2 ไปยังท่าเรือ Fujairah เพื่อเชื่อมแหล่งผลิตฝั่งตะวันตกกับท่าเรือ Fujairah และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออกน้ำมันโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบฮอร์มุซ โดยมีเป้าหมายให้โครงการแล้วเสร็จในปี 2570 ซึ่งจะช่วยให้ท่าเรือ Fujairah สามารถส่งออกน้ำมันได้สูงถึง 3-3.6 ล้านบาร์เรลต่อวัน
- นอกจากนี้ รัฐบาล UAE ยังเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูง Etihad Rail เชื่อมต่อ Fujairah กับเมืองอาบูดาบีและดูไบ เพื่อสนับสนุนให้ท่าเรือฝั่งอ่าวโอมานกลายเป็นศูนย์กลางสำคัญของระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยไม่ต้องพึ่งพาฮอร์มุซ

โอกาสทางการค้าของผู้ประกอบการส่งออกไทย

- ในปี 2568 UAE เป็นคู่ค้าอันดับ 8 ของไทยในตลาดโลก และอันดับ 1 ในกลุ่มตะวันออกกลาง และไทยมีการค้ากับสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ มูลค่า 715,856 ล้านบาท โดยเป็นมูลค่าการค้าทางเรือ มูลค่า 529,908 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วน 74.02% ของการค้าระหว่างไทยกับสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ทางเรือ คือ รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ และรถบรรทุก
- การพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ UAE ผ่านการขยายท่าเรือฝั่งอ่าวโอมาน ถือเป็นโอกาสสำคัญในการเพิ่มช่องทางการค้าและลดความเสี่ยงของเส้นทางการเดินเรือสำหรับผู้ส่งออกไทย รวมทั้งสามารถใช้เส้นทางผ่าน UAE เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าไปยังตลาดตะวันออกกลาง ยุโรป แอฟริกาเหนือ และเอเชียใต้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น



ท่าเรือสำคัญใกล้ช่องแคบฮอร์มุซ, The Laodstar

ที่มา: สทน., กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, Arabian Business, Lloyd's List, SCMP, The Maritime Executive



สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงลึกเพิ่มเติมได้ที่
Logistics Dashboard ผ่าน www.คิดค้า.com/Logistics

สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ กองนโยบายและยุทธศาสตร์การค้าสินค้าอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ โทร 0 2507 8507