

### จับชีพจรโลจิสติกส์

### การเปิดปิดกิจการโลจิสติกส์ (มิถุนายน 2566)

#### ภาพรวมการเปิดปิดธุรกิจ

<b>จำนวนนิติบุคคลสะสม*</b>	<b>41,212</b>
จำนวน	การเติบโต (YoY)
เปิดกิจการใหม่	343 ▼ 2.6%
ปิดกิจการ	95 ▲ 1.1%

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

#### ธุรกิจที่น่าจับตามอง (TSIC)

การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร (49323)	สัดส่วน*	การเติบโต (YoY)
การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน (49339)	(47.5%)	▼ -5.8%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(17.2%)	▲ 13.5%
ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร (52292)	(12.2%)	▼ -6.7%

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

#### ธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด (TSIC)

กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งมูลค่า (ล้านบาท) สัดส่วน*	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน*
อำนวยความสะดวกของท่าเรือ (52221)	1324.31	(30.4%)
กิจกรรมการบริหารจัดการด้านการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (52291)	596.17	(13.7%)
กิจกรรมของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของ (52292)	574.21	(13.2%)

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

- ธุรกิจโลจิสติกส์มีจำนวนนิติบุคคลรวม 41,212 ราย** โดยเปิดกิจการใหม่ 343 ราย ลดลง 2.6% และปิดกิจการ 95 ราย เพิ่มขึ้น 1.1% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน
- ธุรกิจโลจิสติกส์ที่น่าจับตามอง** คือ การขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมถึงคนโดยสาร ซึ่งเปิดกิจการใหม่ จำนวน 163 ราย คิดเป็น 47.5% ของกิจการเปิดใหม่ทั้งหมด ลดลง 5.8% เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยธุรกิจที่มีสัดส่วนการเปิดกิจการใหม่รองลงมา คือ การขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน และตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ตามลำดับ
- การลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ (มิ.ย. 2566)** มูลค่า 4,355.99 ล้านบาท คิดเป็น 12.58% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย สัญชาติที่มีการลงทุนมากที่สุด ได้แก่ จีน สิงคโปร์ ฮ่องกง ญี่ปุ่น และหมู่เกาะบริติชเวอร์จิน ตามลำดับ สำหรับธุรกิจที่ต่างชาติเข้ามาลงทุนมากที่สุด ได้แก่ กิจกรรมการดำเนินงานเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือคิดเป็น 30.4% ของการลงทุนในกลุ่มโลจิสติกส์ในประเทศไทย

### ประเด็นโอกาส

#### ข่าวดีปี 2567 ส่งออกผลไม้ไทยไปด่านจีนเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง

- ปัจจุบันมณฑลกว่างซี บริเวณตอนใต้ของจีน ซึ่งเป็นที่ตั้งของกลุ่มท่าเรืออ่าวเป่ย์ปู้ (หรืออ่าวตังเกี๋ย) ซึ่งมีหนึ่งในท่าเรือสำคัญ คือ **'ท่าเรือชินโจว'** ได้รับการส่งเสริมตามยุทธศาสตร์ 'การจัดทำระเบียงการค้าระหว่างประเทศทางบกและทางทะเลแห่งใหม่ (New International Land-Sea Trade Corridor)' โดยมีการขุดคลองจากท่าเรือชินโจวไปทางเหนือถึงนครหนานหนิง ซึ่งเป็นเมืองเอกของมณฑลกว่างซี เชื่อมต่อกับเส้นทางบกทางเหนือและตะวันออกของจีน
- การดำเนินการดังกล่าว ส่งผลให้การขนส่งสินค้าของไทยไปจีน ผ่านมณฑลกว่างซีมีทางเลือกเพิ่มขึ้น ด้วยวิธี 'เรือ+ราง' โดยขนส่งทางเรือออกจากท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือกรุงเทพ ไปยังท่าเรือชินโจว เข้าคลองหนานหนิง และกระจายสินค้าต่อทางรถไฟและทางบกไปทางตะวันตก ทางเหนือ รวมทั้งภาคกลาง และภาคตะวันออกของจีน

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

- นอกจากนี้ ในปี 2567 จีนเตรียมการปรับปรุงการให้บริการ ณ ด้านการค้าสำคัญ 3 ด้าน ในมณฑลกว่างซี ซึ่งเป็นด่านนำเข้าสินค้าเกษตรของไทยผ่านเวียดนาม ได้แก่ 1) ด้านหย่ออีกวน 2) ตงซิง และ 3) ด้านรถไฟผิงเสียง ซึ่งจะส่งผลดีต่อภาคการขนส่งไทย เช่น
- การปรับเวลาการเปิดให้บริการเป็น 24 ชั่วโมง
- มีระบบบริหารจัดการผ่านด่านศุลกากรอัจฉริยะ (Smart Customs) ช่วยย่นระยะเวลาดำเนินการกว่า 2 เท่า ซึ่งจะทำให้การส่งสินค้าของไทยไปยังมณฑลกว่างซีสะดวกยิ่งขึ้น โดยเฉพาะผลไม้สด และสินค้านำเข้าเสี่ยงง่าย



### ประเด็นความท้าทาย

#### จับตาเอลนีโญ (El Niño) เสี่ยงกระทบการขนส่งภาคเกษตร

- ในปี 2566 ตั้งแต่ช่วงเดือนมิถุนายน เป็นต้นมา ถือเป็นช่วงที่ไทยเข้าสู่ภาวะเอลนีโญ ซึ่งส่งผลให้ไทยเผชิญปัญหาฝนทิ้งช่วงตั้งแต่เดือนพฤษภาคม - กรกฎาคม ปรากฏการณ์ดังกล่าวไม่เพียงกระทบต่อไทย แต่ส่งผลกระทบต่อหลายประเทศ เช่น ฝนตกน้อยในพื้นที่อินเดีย เมียนมา ไทย ลาว เวียดนาม ภูมิภาคจีนตอนล่าง และออสเตรเลีย ขณะที่ทวีปอเมริกาใต้มีฝนตกเพิ่มมากขึ้น
- ในการนี้ จึงต้องติดตามสถานการณ์ และปัจจัยที่จะกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมเกษตรของไทย เช่น ปริมาณผลผลิตการเกษตรที่ลดลง การควบคุมปริมาณการนำเข้าส่งออกของประเทศคู่ค้า และราคาวัตถุดิบนำเข้าที่อาจสูงขึ้น ทั้งนี้ เพื่อวางแผนรับมือกับผลกระทบหรือมองหาคู่ค้า/สินค้าทดแทน ตลอดจนเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม

ที่มา : PublicWMO / สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (asrn.) / TNNNews

#### รัสเซียระงับต่ออายุ 'ข้อตกลงส่งออกธัญพืช' ทะเลดำ

- รัสเซียประกาศถอนตัวจากข้อตกลงส่งออกธัญพืชของยูเครนผ่านทะเลดำ (Black Sea Grain Initiative) โดยกระทรวงกลาโหมรัสเซียระบุว่าหลังเที่ยงคืนของวันที่ 19 ก.ค. 66 รัสเซียจะถือว่าเรือทุกลำที่เดินทางไปยังยูเครนในทะเลดำ เข้าข่ายเป็นเรือบรรทุกสินค้าด้านการทหารทั้งหมด และรัฐที่เป็นเจ้าของเรือเหล่านั้นจะถือเป็นพันธมิตรของยูเครน
- เดิมเมื่อวันที่ 22 ก.ค. 65 รัสเซีย-ยูเครนได้ลงนามฯ เพื่อเปิดทางการส่งออกธัญพืชเชิงพาณิชย์จากท่าเรือของยูเครน 3 แห่ง ได้แก่ โอดเดสซา เซอร์โนมอร์สค์ และยูชนี ซึ่งการไม่ต่ออายุข้อตกลงในครั้งนี้ จะส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับข้าวสาลี ข้าวบาร์เลย์ ข้าวโพด เมล็ดทานตะวัน ธัญพืช และปุ๋ย ที่มีรัสเซียและยูเครนเป็นผู้ผลิตหลัก มีความเสี่ยงต่อวิกฤตราคาอีกครั้ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคและการขนส่งที่อาจลดลง

ที่มา : กองวิจัยเศรษฐกิจการค้ามหภาค สศค.



### จับชีพจรโลจิสติกส์

## มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ตามประเภทการขนส่ง (พฤษภาคม 2566)



### การขนส่งทางเรือ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,191,073.32**  
 สัดส่วน **68.6%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -2.8%**

#### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (19.1%) <b>▼ -7.8%</b>	
สหรัฐอเมริกา (12.5%) <b>▲ 22.1%</b>	
ญี่ปุ่น (10.7%) <b>▼ -6.4%</b>	

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ท่าเรือ บ.อัทฉิน แหลมบังฯ (C1&C2) (10.1%) <b>▲ 13.1%</b>	
งานตรวจปล่อยปีโตรเลียม ด้านศุลกากร มาบตาพุด (ศภ.1) (9.5%) <b>▼ -7.3%</b>	
ท่าเรือ บ.อัทฉิน แหลมบังฯ (D1&D2&D3) (สกบ.) (6.1%) <b>▲ 40.6%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ (2709) (9.3%) <b>▼ -46.2%</b>	
น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ บิธูมิเนส นอกจากที่เป็นน้ำมันดิบ (2710) (4.2%) <b>▲ 72.3%</b>	
ชิ้นส่วนรถยนต์ (8708) (3.3%) <b>▼ -5.8%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางอากาศ

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **370,886.90**  
 สัดส่วน **21.4%**  
 การเติบโต (YoY) **▼ -1.7%**

#### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
สหรัฐอเมริกา (17.4%) <b>▲ 1.4%</b>	
จีน (13.7%) <b>▼ -23.9%</b>	
ญี่ปุ่น (8.5%) <b>▼ -14.5%</b>	

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
คลังสินค้า การบินไทย (50.4%) <b>▼ -2.6%</b>	
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจีคาร์โก้ (27.3%) <b>▲ 1.0%</b>	
คลังฯ ดับบลิวเอฟเอสจี(EXPRESS) (16.7%) <b>▼ -12.7%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
วงจรรอิเล็กทรอนิกส์ (8542) (22.5%) <b>▲ 13.0%</b>	
อุปกรณ์สื่อสาร (8517) (7.1%) <b>▼ -25.0%</b>	
ทองคำ (รวมถึงทองคำชุบด้วยแพลทินัม) ยังไม่ได้ขึ้นรูป (7108) (6.9%) <b>▼ -28.8%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางถนน

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **162,201.17**  
 สัดส่วน **9.3%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 0.3%**

#### ตลาดสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (22.0%) <b>▲ 45.1%</b>	
มาเลเซีย (16.0%) <b>▼ -8.0%</b>	
ลาว (13.3%) <b>▲ 5.2%</b>	

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรสะเดา(ศภ.4) (24.2%) <b>▼ -4.0%</b>	
ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2) (17.3%) <b>▲ 138.9%</b>	
ด้านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3) (6.5%) <b>▲ 7.2%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ผลไม้อื่นๆ (0810) (5.3%) <b>▼ -11.8%</b>	
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (8471) (6.9%) <b>▲ 155.1%</b>	
ราตุเคมีที่ได้ไปแล้วสำหรับใช้ในทาง อิเล็กทรอนิกส์(3818) (4.7%) <b>▲ 1288.4%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



### การขนส่งทางราง

มูลค่าการค้ารวม (ล้านบาท) **1,255.88**  
 สัดส่วน **0.1%**  
 การเติบโต (YoY) **▲ 0.2%**

#### ตลาดสำคัญ\*

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
จีน (88.1%) <b>▼ -12.3%</b>	
ญี่ปุ่น (3.1%) <b>▼ -34.5%</b>	
เกาหลีใต้ (2.3%) <b>▼ -76.4%</b>	

หมายเหตุ: ตลาดปลายทาง (Final Destination) รวมการค้าข้ามแดน/ผ่านแดน

#### ด้านสำคัญ

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ด้านศุลกากรปางดงเบซาร์ ทางรถไฟ (85.0%) <b>▼ -25.4%</b>	
ด้านพรมแดนรถไฟหนองคาย (8.4%) <b>▲ 179.3%</b>	

#### สินค้าสำคัญ (พิกัดศุลกากร)

ส่วนแบ่ง	การเติบโต (YoY)
ยางสังเคราะห์ (4002) (60.8%) <b>▼ -21.9%</b>	
ยางธรรมชาติ (4001) (22.6%) <b>▼ -34.3%</b>	

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

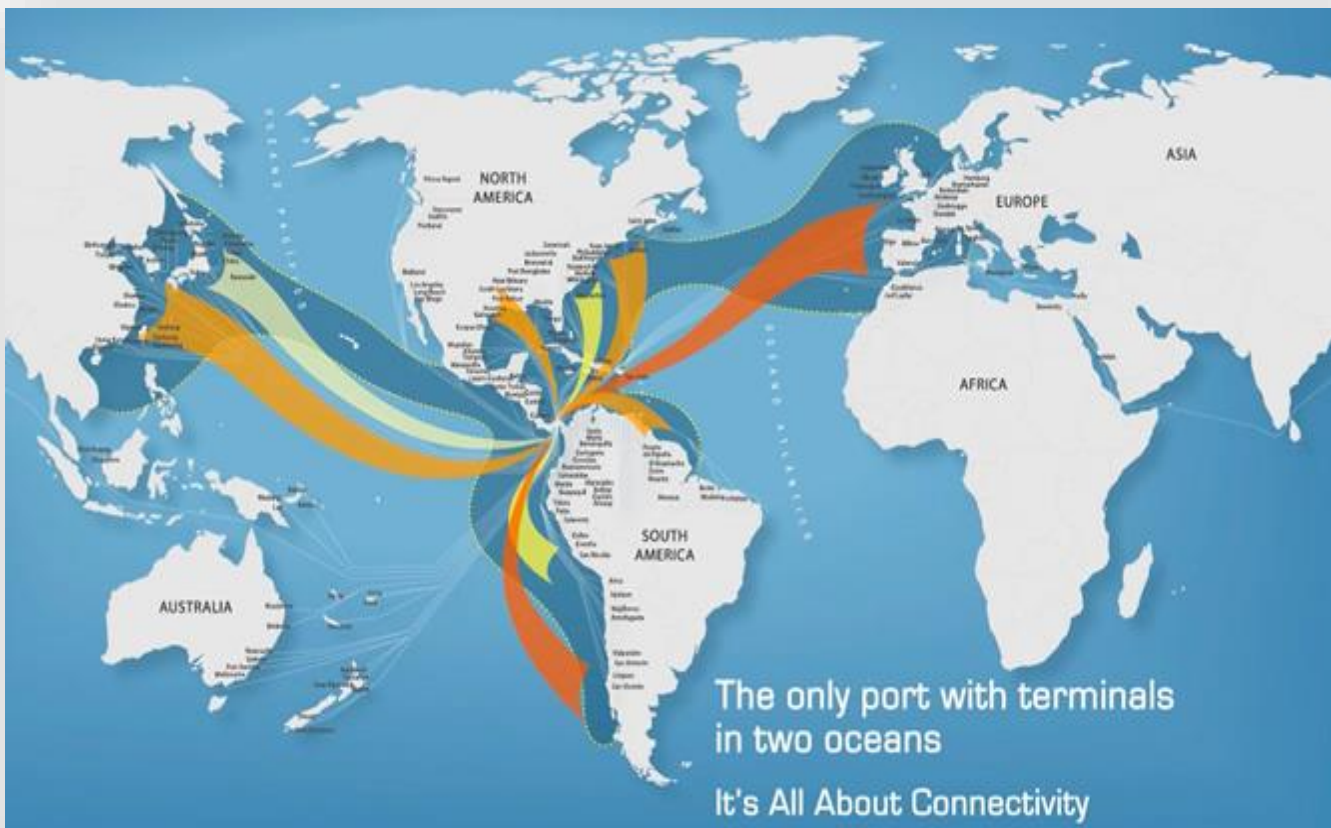




## Highlight ประเด็นสำคัญ

### เฟ้อระวังเอลนีโญอาจกระทบห่วงโซุ่ปทานของภาคอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ของไทย

- โลกกำลังเผชิญกับปรากฏการณ์ 'เอลนีโญ' ที่มีแนวโน้มส่งผลให้เกิดภัยแล้งต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2566-2571 ซึ่ง จะส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทั่วโลก รวมถึงภาคโลจิสติกส์ก็มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบ จากปรากฏการณ์ดังกล่าว ที่อาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่ง คลังสินค้า และกิจกรรมอื่น ๆ ด้านโลจิสติกส์ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงอาจทำให้ความต้องการพลังงานเพิ่มสูงขึ้น นำไปสู่การเกิดความผันผวนของราคาพลังงาน
- ล่าสุด คลองปานามา ซึ่งเป็นเส้นทางการเดินเรือที่สำคัญในการขนส่งสินค้าทั่วโลก ที่เชื่อมมหาสมุทรแปซิฟิกกับ มหาสมุทรแอตแลนติกเข้าด้วยกัน ก็ได้รับผลกระทบจากปรากฏการณ์เอลนีโญแล้ว ปรากฏการณ์ดังกล่าว ส่งผลให้ระดับน้ำในคลองปานามาลดลงต่ำสุดในรอบ 10 ปี โดยเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2566 หน่วยงานกำกับ ดูแลคลองปานามาได้ประกาศจำกัดความลึกของเรือขนส่งสินค้า neo-Panamax ไว้ที่ 43.3 ฟุต (13.3 เมตร) จากเดิมที่กำหนดไว้ที่ 44 ฟุต รวมทั้งมีแผนที่จะลดระดับความลึกของเรือที่จะแล่นผ่าน จาก 15.24 เมตร เหลือ



ภาพจาก : <https://pancanal.com/>

13.41 เมตร และอาจมี มาตรการหรือข้อจำกัดในการ ขนส่งสินค้าที่จะประกาศใช้ เพิ่มเติมอีกในช่วงเดือน กรกฎาคม หากระดับน้ำใน ทะเลสาบโดยรอบยังคงมี แนวโน้มลดลงเนื่องจาก ปริมาณน้ำฝนที่ลดลงในปีนี้ นั้นหมายความว่าเรือขนส่ง สินค้าที่จำเป็นต้องอาศัย เส้นทางดังกล่าวจะสามารถ บรรทุกสินค้าได้น้อยลง เพื่อ ลดน้ำหนักของเรือ ทำให้เรือ สามารถลอยได้สูงขึ้น ซึ่งจะ ทำให้ต้นทุนในการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศเพิ่ม สูงขึ้นตามไปด้วย

- คลองปานามาเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญเชื่อมโยงเอเชียกับตลาดสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันออก สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น หลายสายการเดินเรือได้เริ่มปรับค่าธรรมเนียม การขนส่งขึ้นแล้ว ซึ่งประเทศที่ได้รับผลกระทบหลัก คือ สหรัฐอเมริกา เนื่องจากเป็นผู้ใช้คลองปานามาที่ใหญ่ ที่สุด โดยในปี 2565 สินค้าที่ผ่านคลองปานามาเป็นสินค้านำเข้า-ส่งออก ของสหรัฐฯ กว่า 73% ซึ่งเป็นการค้า ระหว่างรัฐฝั่งตะวันออกกับเอเชียกว่า 42% คิดเป็นปริมาณรวม 121.35 ล้านตันอังกฤษ (Long Tons) (ที่มา: [pancanal.com](https://pancanal.com/))





## Highlight ประเด็นสำคัญ

### เฟ้ระวังเอลนีโญอาจกระทบห่วงโซุ่ปทานของภาคอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ของไทย (ต่อ)

#### คาดการณ์ผลกระทบต่อไทย

- **ทั้งนี้คลองปานามาไม่ใช่เส้นทางขนส่งสินค้าหลักของไทย จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบทางตรงต่อการส่งออกไทย และคาดว่าผลกระทบทางอ้อมจะอยู่ในวงจำกัด** เพราะการเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ (Surcharges) เพิ่มจากเรือที่ผ่านเส้นทางดังกล่าว น่าจะไม่ส่งผลให้ค่าธรรมเนียมในเส้นทางอื่นปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย เนื่องจากปัจจุบันค่าธรรมเนียมเรือทั่วโลกปรับตัวลดลงทำให้เส้นทางการขนส่งสินค้ามีทางเลือกเพิ่มมากขึ้น แต่ปรากฏการณ์ดังกล่าวก็อาจ**ส่งผลกระทบต่อห่วงโซุ่ปทานของภาคอุตสาหกรรมไทย** ที่อาจทำให้ราคาวัตถุดิบนำเข้าสูงขึ้น รวมทั้งอาจส่งผลให้อุตสาหกรรมต้นน้ำภายในประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกษตร ได้รับผลกระทบจากปัญหาผลผลิตภาคเกษตรลดลงอันเนื่องมาจากภัยแล้ง ฝนทิ้งช่วง ตลอดจนอุตสาหกรรมปลายน้ำที่ใช้สินค้าเกษตรเป็นวัตถุดิบ อาจต้องลดกำลังการผลิตหรือต้องจัดหาวัตถุดิบสินค้าเกษตรทดแทนซึ่งทำให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น และส่งผลกระทบต่อ การส่งออกของไทยในที่สุด



ภาพจาก : <https://www.freepik.com/>

#### การเตรียมการรับมือ

- ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทย และภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง จึงควรติดตามสถานการณ์การขนส่งทางทะเล เส้นทางทรานส์แปซิฟิกอย่างใกล้ชิด เพื่อใช้ในการวางแผนการขนส่ง และป้องกันผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้น อันนำไปสู่ความสูญเสียทางการเงิน การหยุดชะงักของการขนส่ง และติดตามข้อมูลข่าวสารเพื่อใช้ประกอบการกำหนดกลยุทธ์เชิงรุกและมาตรการปรับตัว รวมถึงการเลือกรูปแบบและเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสม มีความยืดหยุ่น ให้สามารถรองรับสถานการณ์ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปจากปรากฏการณ์ดังกล่าว รวมถึงการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับห่วงโซุ่ปทานเพื่อวางแผนรองรับ

#### การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างไทยและสหรัฐอเมริกา

- สำหรับมูลค่าการส่งออกของไทยไปยังสหรัฐอเมริกาพบว่า ตั้งแต่เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2566 ไทยส่งออก เป็นมูลค่ารวม 6.41 แสนล้านบาท ลดลง -0.46% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อนหน้า โดยเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าทางเรือ 68.41% ของมูลค่าการส่งออกไทยไปสหรัฐฯ ทั้งหมด คิดเป็นมูลค่า 4.38 แสนล้านบาท โดยมีสินค้าที่ไทยส่งออกไปยังสหรัฐอเมริกาทางเรือที่สำคัญ เช่น ยางรถยนต์นั่ง ไทโอดและกลูเปอร์กึ่งตัวนำ ที่คล้ายกัน เครื่องปรับอากาศ เครื่องประมวลผลคอมพิวเตอร์ หม้อแปลงไฟฟ้า ชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องพิมพ์ เครื่องทำน้ำร้อนด้วยไฟฟ้า ข้าว และปลาที่ปรุงแต่ง เป็นต้น
- ในส่วนของการนำเข้า ตั้งแต่เดือนมกราคม - พฤษภาคม 2566 ไทยนำเข้าสินค้าจากสหรัฐอเมริกา คิดเป็นมูลค่ารวม 2.83 แสนล้านบาท ขยายตัว 17.91% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อนหน้า โดยเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าทางเรือ 61.86% ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด คิดเป็นมูลค่า 1.75 แสนล้านบาท สินค้าที่ไทยนำเข้าจากสหรัฐฯ ทางเรือที่สำคัญ เช่น น้ำมันดิบ ส่วนประกอบของอุปกรณ์การบิน เศษกระดาษ เมล็ดพืชน้ำมัน (เช่น ถั่วเหลือง) เม็ดพลาสติก อวูร กระสุน และวัตถุระเบิด รัญพืช ก๊าซธรรมชาติ ตัวถังรถยนต์ และเคมีภัณฑ์อินทรีย์ เป็นต้น

