

ส่องวิกฤตนำเข้าสหรัฐฯ: จีนจุดยอดเดือนธันวาคมถึง ขณะที่อาเซียนรุ่ง สวนทางเทรดโลก

รายงานล่าสุดจาก **Descartes Systems Group** เผยให้เห็นภาพรวมการนำเข้าสินค้าทางเรือของสหรัฐอเมริกาในปีที่ผ่านมา (ปี พ.ศ. 2568) ที่เผชิญกับความท้าทายอย่างต่อเนื่อง โดยยอดการนำเข้ารวมทั้งปีลดลงร้อยละ 0.4 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2567 แม้จะมีการขยายตัวในช่วงต้นปีก็ตาม สะท้อนให้เห็นถึงภาวะอุปสงค์ที่ชะลอตัวลงในช่วงปลายปี



The January update of the logistics metrics monitored by Descartes suggests a cautious global trade environment entering 2026. Credit: GreenOak/Shutterstock.com.

การลดลงอย่างมีนัยสำคัญของสินค้าจากจีน

สิ่งที่น่าจับตามองที่สุดในเดือนธันวาคม 2568 คือการลดลงอย่างต่อเนื่องของสินค้านำเข้าจากจีน โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้ 1) **ปริมาณการนำเข้าจากจีน** ลดลงร้อยละ 1.0 เมื่อเทียบกับเดือนก่อนหน้า และลดลงถึงร้อยละ 21.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และ 2) **ส่วนแบ่งการตลาด** จีนมีส่วนแบ่งในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ของสหรัฐฯ เหลือเพียงร้อยละ 31.7 ซึ่งถือเป็นตัวเลขที่ต่ำที่สุดในรอบ 6 ปีสำหรับเดือนธันวาคม

การเปลี่ยนแปลงของแหล่งกำเนิดสินค้า (Country of Origin)

ในเดือนธันวาคม 2568 ปริมาณการนำเข้าจากประเทศผู้ส่งออก 10 อันดับแรกมีภาพรวมลดลงร้อยละ 8.4 (คิดเป็น 143,200 TEUs) โดยมีความเคลื่อนไหวที่แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค

- 1) กลุ่มที่มียอดลดลง นอกจากจีนที่ลดลงอย่างหนักแล้ว ยังมีอินเดีย ลดลงร้อยละ 15.0, ไต้หวัน ลดลงร้อยละ 13.2, เกาหลีใต้ ลดลงร้อยละ 7.1 และอิตาลี ลดลงร้อยละ 1.0
- 2) กลุ่มที่เติบโตโดดเด่น (เอเชียตะวันออกเฉียงใต้) พบว่า ในขณะที่จีนชะลอตัว กลุ่มอาเซียนกลับมีการเติบโตที่แข็งแกร่งอย่างมาก ประกอบด้วย **ไทย** เพิ่มขึ้นร้อยละ **28.3** (24,511 TEUs) รองลงมา คือ เวียดนาม เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.5 (48,889 TEUs) และอินโดนีเซีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.6 (9,527 TEUs) ตามลำดับ
- 3) กลุ่มที่เติบโตเล็กน้อย ได้แก่ ญี่ปุ่น เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 และฮ่องกง เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1

ปัจจัยเสี่ยงและทิศทางในปี พ.ศ. 2569

คุณ Jackson Wood ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์อุตสาหกรรมของ Descartes ระบุว่าปี พ.ศ. 2568 เป็นปีที่เต็มไปด้วยความผันผวนและความไม่แน่นอนสำหรับผู้นำเข้าสหรัฐฯ และเมื่อก้าวเข้าสู่ปี พ.ศ. 2569 ห่วงโซ่อุปทานโลกยังคงต้องเผชิญกับปัจจัยกดดันหลายด้าน ได้แก่ **มาตรการทางการค้า** การจับตามองนโยบายภาษีระหว่างสหรัฐฯ-จีน และการตัดสินเรื่องภาษีในวาระสำคัญ (Liberation Day tariff rulings) **ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์** สถานการณ์ความขัดแย้งในทะเลแดงที่กระทบต่อความปลอดภัยในการขนส่ง รวมถึงความตึงเครียดในรัสเซีย-ยูเครน, อิสราเอล-ฮามาส, อิหร่าน-อิสราเอล และสถานการณ์ในเวเนซุเอลา และ**ต้นทุนโลจิสติกส์** ปัจจัยเหล่านี้ล้วนส่งผลให้ต้นทุนและความซับซ้อนในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ

โดยสรุป สำหรับในปี พ.ศ. 2569 จึงเป็นปีที่ผู้นำเข้าและผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างสูง ท่ามกลางการปรับเปลี่ยนแหล่งการผลิต (Sourcing Shift) จากจีนมาสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ชัดเจนมากขึ้นเรื่อย ๆ

Source: JustStyle.com

Photo credit: GreenOak/Shutterstock.com

หมายเหตุ

TEU: Twenty-foot Equivalent Unit คือ หน่วยนับปริมาณสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐาน 20 ฟุต เป็นหน่วยสากลที่ใช้ในการวัดขีดความสามารถของเรือบรรทุกสินค้า และใช้นับจำนวนตู้สินค้าที่เข้า-ออกจากท่าเรือทั่วโลก