แนวโน้มธุรกิจ/อุตสาหกรรม ปี 2567-69

บริการขนส่งสินค้าทางถนน



มิถุนายน 2567

วิจัยกรุงศรี

ผู้เขียน

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส

piyanuj.zthapongpakdee@krungsri.com

+662 296 2942

krungsri Research

เครือ MUFG หนึ่งใน สถาบันการเงินที่ใหญ่ที่สุดของโลก

Subscribe Us

สมัครสมาชิกวิจัยกรุงศรี...

krungsri.research@krungsri.com

คำสงวนสิทธิ์

เนื้อหาและข้อมูลใดๆ ทั้งหมดที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ หากมิได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น ถือเป็นลิขสิทธิ์ของวิจัยกรุงศรี ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำการใดๆ เกี่ยวข้องกับเนื้อหา สำเนา หรือดัดแปลงแก่บุคคลอื่นโดยมิได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากวิจัยกรุงศรี รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อหรือควรเชื่อว่ามีความน่าเชื่อถือ อย่างไรก็ตาม วิจัยกรุงศรีไม่อาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์หรือความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้รายงานฉบับนี้หรือเนื้อหาในรายงานฉบับนี้ ข้อมูล ความคิดเห็น และการประมาณการที่ปรากฏในรายงานนี้ถือเป็นความคิดเห็นของวิจัยกรุงศรี ไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) และบริษัทในเครือ ความคิดเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นไปตามสถานการณ์ปัจจุบัน ณ วันที่มีการเผยแพร่รายงาน วิจัยกรุงศรีขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโดยมิต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า

EXECUTIVE SUMMARY



ปี 2567-2569 ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าทางถนนมีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 2.0-3.0% ต่อปี โดยมีปัจจัยหนุนจากการทยอยฟื้นตัวของกิจกรรมในภาคการผลิต การค้า และการลงทุน รวมถึงภาคท่องเที่ยวที่เติบโตต่อเนื่อง นอกจากนี้ ธุรกิจยังได้อานิสงส์จากการค้าชายแดนและผ่านแดน รวมถึงธุรกรรมการค้าออนไลน์ ซึ่งหนุนความต้องการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าอุตสาหกรรม วัสดุก่อสร้างและเครื่องจักรกลต่างๆ

การแข่งขันของธุรกิจมีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น จากผู้ประกอบการรายใหญ่ทั้งทุนไทยและต่างชาติซึ่งมีแนวโน้มขยายเครือข่ายบริการครอบคลุมการขนส่งต่อเนื่องทุกรูปแบบ (รถ-ราง-เรือ) รวมถึงปัจจัยท้าทายด้านการเพิ่มขึ้นของต้นทุนขนส่งและค่าใช้จ่ายลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานขนส่ง ท่ามกลางการขนส่งสินค้าทางรางที่ทวีความสำคัญมากขึ้น ปัจจัยข้างต้นอาจกดดันกำไรของธุรกิจ โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายกลางและรายเล็กซึ่งส่วนใหญ่มีข้อจำกัดด้านเงินทุน ขอบเขตการให้บริการ ระบบบริหารจัดการเทคโนโลยีและเครือข่ายพันธมิตร จึงแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ได้ยาก

มุมมองวิจัยกรุงศรี

วิจัยกรุงศรีประเมินทิศทางธุรกิจตามประเภทรถขนส่ง สรุปได้ดังนี้

- **บริการรถขนส่งสินค้าทั่วไป: รายได้ของผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีเครือข่ายยังเติบโตได้** เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่แน่นอนและอาจมีรายได้ส่วนเพิ่มจากการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง เช่น การให้คำปรึกษา รับบริหารจัดการขนส่ง การบรรจุหีบห่อ เป็นต้น **ส่วนรายได้ผู้ประกอบการ SME และผู้ให้บริการขนส่งอิสระมีแนวโน้มชะลอลง** เนื่องจากมีผู้ประกอบการจำนวนมาก การขยายฐานรายได้จึงค่อนข้างยากในระยะต่อไป ผู้ประกอบการกลุ่มนี้อาจต้องเร่งหาพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อเสริมความแข็งแกร่งของกิจการ
- **บริการรถขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ของเหลวและก๊าซ: รายได้มีแนวโน้มเติบโตดี** ตามความต้องการใช้น้ำมันและก๊าซจากภาคขนส่งและครัวเรือน และมีความมั่นคงจากการที่ผู้ประกอบการมีอำนาจกำหนดอัตราค่าขนส่ง เนื่องจากเป็นธุรกิจที่ต้องมีความชำนาญเฉพาะหรือเป็นการขนส่งเฉพาะกิจ จึงมีตลาดค่อนข้างแน่นอนและส่วนใหญ่ทำสัญญาระยะยาว อย่างไรก็ตาม รายได้อาจผันผวนตามภาวะตลาดของผลิตภัณฑ์ที่บรรทุกในแต่ละช่วงเวลา

- **บริการรถขนส่งสินค้าแช่เย็น/แช่แข็ง: รายได้มีแนวโน้มเติบโตดี** ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมภาคการผลิตและภาคการค้า รวมถึงผลผลิตสินค้าเกษตรที่มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่องจากการเข้าสู่ภาวะ La Niña ซึ่งทำให้ปริมาณน้ำมีเพียงพอต่อการเพาะปลูก นอกจากนี้ยังได้อานิสงส์จากการซื้อขายสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ที่ขยายตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ต้นทุนค่าใช้จ่ายและการแข่งขันที่สูงขึ้นโดยเฉพาะจากผู้ประกอบการรายใหญ่อาจกดดันอัตราการทำกำไรของธุรกิจ
- **บริการรถขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์: รายได้มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง** จากการทยอยฟื้นตัวของภาคการค้าและภาคการผลิต การค้าชายแดนและผ่านแดน รวมถึงการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce ขณะที่นโยบายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากภาครัฐ อาทิ การพัฒนาท่าเรือ (แหลมฉบังและมาบตาพุด) และรถไฟความเร็วสูง รวมถึงการเปิดศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในพื้นที่ต่างๆ จะช่วยหนุนธุรกิจให้เติบโตได้ต่อเนื่อง

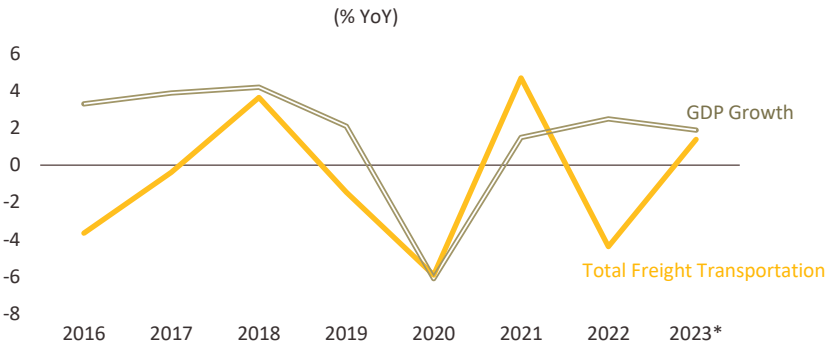


ข้อมูลพื้นฐาน

การขนส่งสินค้าเป็นธุรกิจบริการที่มีบทบาทสำคัญในการกระจายสินค้าสู่ตลาดทั้งในและต่างประเทศ ผู้ให้บริการขนส่งจะทำหน้าที่เคลื่อนย้ายสินค้าในแต่ละขั้นของห่วงโซ่อุปทาน (ตั้งแต่วัตถุดิบ/สินค้าขั้นต้น สินค้าขั้นกลาง และสินค้าสำเร็จรูป) ภาวะของธุรกิจจึงขึ้นกับปริมาณสินค้าซึ่งผันแปรตามทิศทางเศรษฐกิจของประเทศ (ภาพที่ 1)

การให้บริการขนส่งสินค้า (Mode of Transportation) **ของไทย แบ่งได้เป็น** 5 **รูปแบบ ได้แก่** (1) **การขนส่งทางถนน** เป็นการขนส่งโดยรถบรรทุกประเภทต่างๆ เช่น รถกระบะ รถตู้คอนเทนเนอร์ และรถห้องเย็น เป็นต้น (2) **การขนส่งทางรถไฟหรือระบบราง** เป็นขบวนรถไฟขนส่งสินค้า ทั้งสินค้าเทกอง (Bulk) สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าอุตสาหกรรมต่างๆ ผู้ให้บริการขนส่งมีเพียงรายเดียว คือ การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นกิจการวิสาหกิจของรัฐ (3) **การขนส่งทางท่อ** เป็นการขนส่งสินค้าเหลว เช่น น้ำ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และสารเคมี เป็นต้น (4) **การขนส่งทางน้ำ** โดยมากใช้ขนสินค้าที่มีน้ำหนักมาก การขนส่งทางลำน้ำในประเทศมักเป็นสินค้าธัญพืชและวัสดุก่อสร้างแบบเทกอง ส่วนการขนส่งทางชายฝั่งทะเลจะใช้เรือลำเลียง/เรือบรรทุกถ่ายลำสินค้า (Feeder ship) จากท่าเรือย่อยไปท่าเรือหลักหรือท่าเรือน้ำลึกเพื่อสนับสนุนกิจกรรมการส่งออกและนำเข้า และ (5) **การขนส่งทางอากาศ** เป็นการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูง สินค้าที่ต้องการระมัดระวังเป็นพิเศษ สินค้าที่มีน้ำหนักน้อย หรือสินค้าที่ต้องขนส่งเร่งด่วนเพื่อป้องกันการเสียหายหรือล้าสมัย อาทิ อัญมณีและเครื่องประดับ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ วัคซีน ไม้ตัดดอกต่างๆ รวมถึงสินค้าแฟชั่น

Figure 1: GDP & Total Freight Volume of Thailand

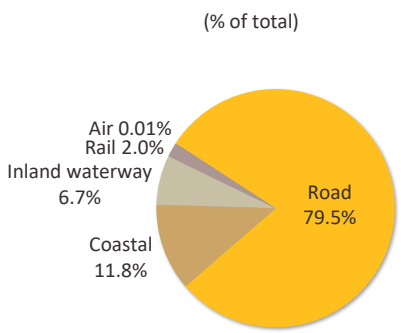


Source: Office of the National Economic and Social Development Council (NESDC), Ministry of Transport (MOT)

Note: Freight volume of Thailand includes both domestic and international of transportation

* Total freight transportation in 2023 evaluated by Krungsri Research

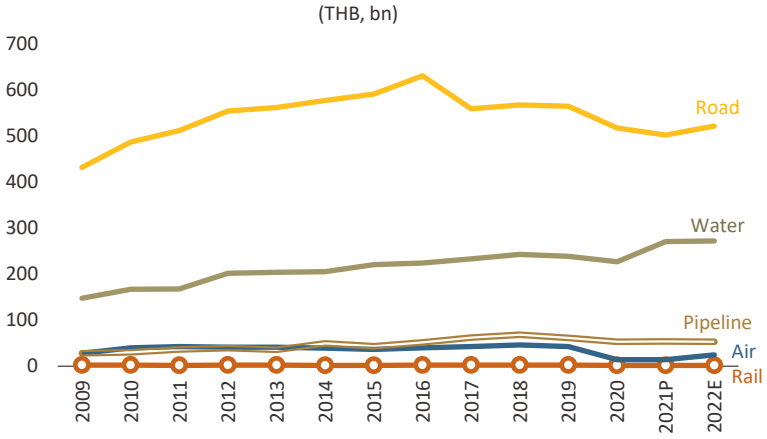
Figure 2: Thailand Domestic Freight Volume (2022)



Sources: NESDC

การขนส่งสินค้าของไทยใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนในสัดส่วนสูงเกือบ 80% (ภาพที่ 2) ของปริมาณขนส่งสินค้ารวม (ข้อมูลล่าสุด ปี 2565) เป็นผลจากที่ผ่านมา ภาครัฐให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนมากกว่ารูปแบบอื่นๆ ส่งผลให้โครงข่ายระยะทางของถนนครอบคลุมถึง 98.9% ของเส้นทางขนส่งทั้งหมดของประเทศ[1/] ด้วยลักษณะของการขนส่งทางถนนที่สามารถส่งตรงจากผู้ส่ง (หรือต้นทาง) ถึงผู้รับ(ปลายทาง) (Door to Door Transport) และเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่สามารถให้บริการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทางได้อย่างสมบูรณ์ เช่น การขนส่งสินค้าทางราง น้ำ และอากาศ จะต้องใช้รถบรรทุกเป็น Feeder ขนถ่ายสินค้าต่อไปยังผู้รับปลายทาง ทำให้การขนส่งทางถนนมีบทบาทสูงต่อภาคขนส่งรวมของประเทศ ส่งผลให้ต้นทุนโดยรวมของการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นมาโดยตลอด (ภาพที่ 3)

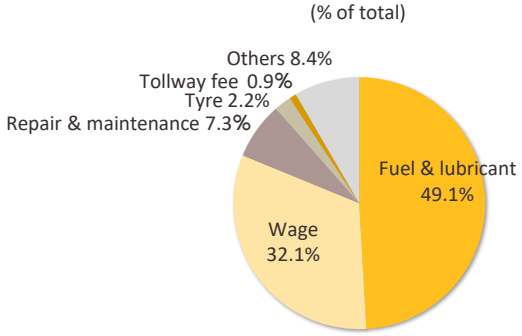
Figure 3: Thailand's Transportation Cost by Mode



Source: NESDC
Note: Water mode include both inland water way and coastal way

แม้การขนส่งสินค้าทางถนนจะมีข้อดีด้านความสะดวก โดยสามารถขนส่งทอดเดียวไม่ต้องขนถ่ายสินค้าเหมือนการขนส่งรูปแบบอื่น จึงช่วยลดความเสียหายและสูญเสียสินค้าระหว่างการขนถ่ายหรือเปลี่ยนยานพาหนะ **แต่ข้อเสีย คือ ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนจะสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น** (ยกเว้นขนส่งทางอากาศ) เนื่องจากมีสัดส่วนของต้นทุนผันแปรสูง ได้แก่ ***(1) ค่าเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น*** มีสัดส่วน 49% ของต้นทุนรวม (ภาพที่ 4) ***(2) ค่าจ้างขับรถ*** (สัดส่วน 32%) ซึ่งมีการปรับขึ้นต่อเนื่องจากปัญหาขาดแคลนแรงงาน และ ***(3) ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ*** เช่น ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษารถ และค่าอะไหล่ (สัดส่วน 19%) ประกอบกับปริมาณการคมนาคมทางถนนมีมากกว่าความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ส่งผลให้ภาครัฐเร่งผลักดันแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศโดยเฉพาะทางรางและทางน้ำ (เช่น โครงการรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง และโครงการขยายท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและมาบตาพุด) เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้ในระยะยาว

Figure 4: Variable Cost of Road Freight Transportation



Source: Department of Land Transport (DLT)
Note: Latest data as of 2017

1/ รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี 2565 ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

Box 1 ประเภทสินค้าที่ขนส่งทางถนน

1) **สินค้าเกษตร** ได้แก่ สัตว์มีชีวิต ผลผลิตทางการเกษตร และอาหารเลี้ยงสัตว์ มีสัดส่วน 41.7% ของปริมาณการขนส่ง (ตามน้ำหนัก) (ข้อมูลปี 2562) ปริมาณการขนส่งในกลุ่มนี้ขึ้นกับปริมาณผลผลิตเกษตรที่ออกสู่ตลาดในแต่ละฤดูกาล

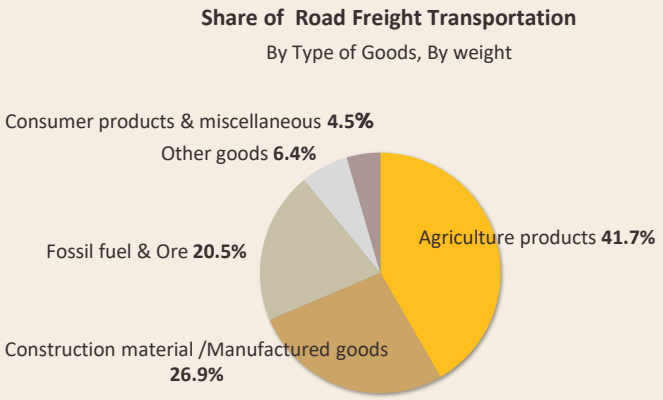
2) **วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง/สินค้าอุตสาหกรรม** (เช่น เครื่องจักร ซีเมนต์ เหล็ก หิน ดิน และทราย) มีสัดส่วน 26.9% ปริมาณการขนส่งในกลุ่มนี้จะมีความแตกต่างกันในแต่ละทำเล เช่น เขตนิคมอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่จะขนส่งวัตถุดิบการผลิตและสินค้าเพื่อส่งออก ขณะที่ในเขตเมืองจะขนส่งวัสดุก่อสร้างตามการเติบโตของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

3) **เชื้อเพลิง ถ่านหิน และฟอสซิลต่าง ๆ** มีสัดส่วน 20.5% มักเป็นการขนส่งระยะทางสั้นจากแหล่งผลิตสู่โรงงานอุตสาหกรรมต่อเนื่อง และส่วนใหญ่เป็นการขนส่งเองโดยเจ้าของสินค้า หรือทำสัญญาว่าจ้างบริษัทรับจ้างขนส่งประจำเส้นทาง

4) **สินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเบ็ดเตล็ด** สัดส่วน 4.5% เป็นการขนส่งเพื่อกระจายสินค้าสำเร็จรูปสู่ตลาดทั่วประเทศ มีทั้งที่เจ้าของสินค้าดำเนินการขนส่งเอง หรือมีกิจการขนส่งในเครือ หรือว่าจ้างบริษัทรับจ้างขนส่งประจำเส้นทาง (จากศูนย์กระจายสินค้าสู่ร้านค้าปลีก)

5) **สินค้าอื่น ๆ** (เช่น วัตถุอันตราย สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ กากอุตสาหกรรม ฯลฯ) สัดส่วน 6.4% เป็นการขนส่งโดยใช้พาหนะบรรทุกแบบพิเศษ อีกทั้งผู้ขนส่งต้องมีความชำนาญและใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

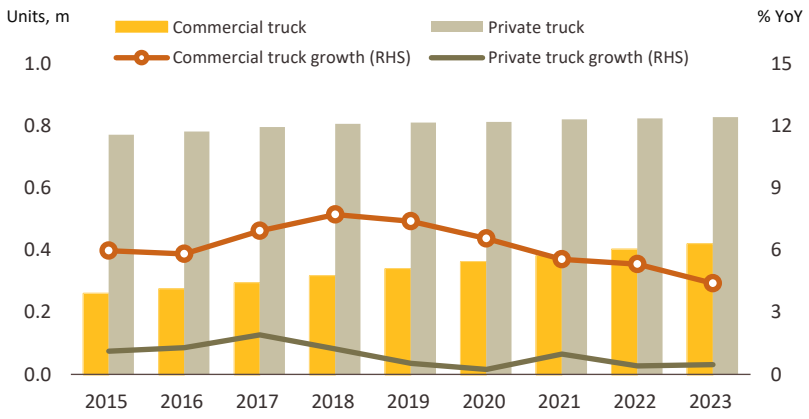
การคิดอัตราค่าขนส่งมักคำนวณตามน้ำหนักบรรทุกและระยะทาง โดยสินค้ากลุ่ม 1-3 เป็นสินค้าเทกองมีน้ำหนักมาก มักคิดค่าขนส่งแบบเหมาคัน ส่วนกลุ่ม 4-5 มีทั้งการขนส่งแบบเต็มพื้นที่ (สินค้าเฉพาะของลูกค้ารายเดียว) และแบบไม่เต็มพื้นที่ (สินค้าของลูกค้ามากกว่าหนึ่งราย แบ่งใช้พื้นที่บรรทุก) สำหรับการขนส่งสินค้าเฉพาะประเภท เช่น สินค้าอันตราย และสินค้าแช่แข็ง ที่จำเป็นต้องใช้พาหนะบรรทุกพิเศษจะมีอัตราค่าขนส่งสูงกว่าค่าขนส่งสินค้าทั่วๆ ไป เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้น เช่น ค่าประกันภัย



Source: MOT, data as of 2019 (latest)

รถบรรทุกที่ใช้ในกิจการขนส่งสินค้าทางถนน แบ่งเป็น *(1) รถบรรทุกส่วนบุคคล* ใช้ขนส่งสินค้าภายในกิจการหรือสินค้าของตนเอง และ ***(2) รถบรรทุกรับจ้างขนส่งสินค้าไม่ประจำเส้นทาง*** โดย ณ สิ้นปี 2566 รถบรรทุกจดทะเบียนในประเทศมีจำนวนมากกว่า 1.2 ล้านคัน (ภาพที่ 5) เป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล 8.3 แสนคัน (สัดส่วน 66.4% ของรถบรรทุกจดทะเบียนทั้งหมด ในจำนวนนี้ประมาณ 51% เป็นรถ 6 ล้อ) และรถบรรทุกรับจ้าง 4.2 แสนคัน (สัดส่วน 33.6% ในจำนวนนี้ประมาณ 60% เป็นรถ 10 ล้อและ 12 ล้อ) (ที่มา: กรมการขนส่งทางบก) สะท้อนว่าภาคธุรกิจ/อุตสาหกรรมในประเทศใช้บริการขนส่งสินค้าจากบริษัทและกิจการในเครือ (In-house Transportation Facilities) เป็นหลัก เพื่อความแน่นอนในการกระจายสินค้าและลดความเสี่ยงของการขาดแคลนรถขนส่ง อย่างไรก็ตาม ช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (2563-2565) อัตราการเพิ่มของรถบรรทุกรับจ้างอยู่ที่ระดับเฉลี่ย 5.8% ต่อปี สูงกว่ารถบรรทุกส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 0.5% ต่อปี แสดงถึงภาคธุรกิจ/อุตสาหกรรมมีทิศทางใช้บริการรถบรรทุกรับจ้างหรือรถจากบุคคลภายนอก (Outsource) มากขึ้น เพื่อ (1) ลดต้นทุนการขนส่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการและค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองอื่นๆ ที่เกี่ยวกับยานพาหนะ (อาทิ ค่าซ่อมบำรุง การทำประกันและค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร) (2) พึ่งพาความชำนาญและประสบการณ์ของผู้รับจ้างขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ และ (3) ลดภาระจากข้อจำกัดและกฎระเบียบของทางการ อาทิ น้ำหนักบรรทุก น้ำหนักรถ ความกว้างตัวรถ ความเร็วรถขณะบรรทุก และช่วงเวลาเดินรถซึ่งแตกต่างกันตามพื้นที่ อาทิ เขตเมือง เขตเทศบาล และนอกเขตเมือง

Figure 5: Number of Truck Registered in Thailand



Source: DLT

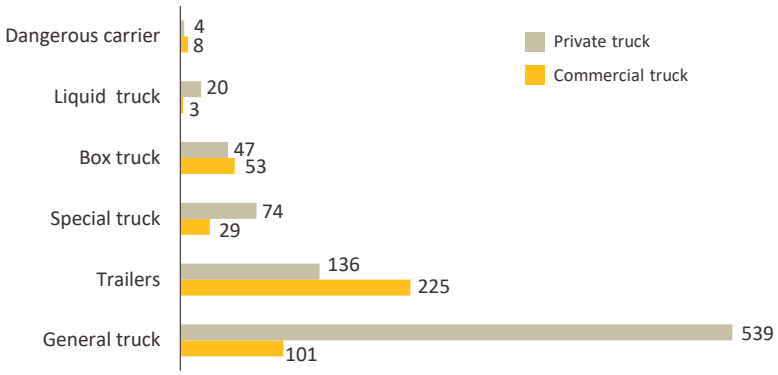
รถบรรทุกที่ใช้ในกิจการขนส่งสินค้าทางถนนจำแนกได้หลายประเภท[2/] ภาวะธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่งจึงมีความแตกต่างกัน ขึ้นกับความต้องการขนส่งสินค้า จำนวนรถบรรทุก จำนวนผู้ให้บริการขนส่งแต่ละประเภท ตลอดจนประเภทของยานพาหนะที่ใช้ และประเภทสินค้าที่ทำการขนส่ง โดยสรุปได้ดังนี้

- **รถกระบะบรรทุกสินค้าทั่วไป** (General Truck) มีผู้ประกอบการจำนวนมากและเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในแต่ละปี รายได้ขึ้นกับปริมาณสินค้าที่ขนส่งซึ่งไม่จำเพาะประเภทสินค้าและฤดูกาล โดยอาจบรรทุกสินค้าเกษตรในฤดูกาลเก็บเกี่ยว หรือขนส่งสินค้าทั่วไปในพื้นที่เฉพาะ รวมทั้งรับจ้างขนส่งทั่วไป จึงเป็นกลุ่มที่เผชิญการแข่งขันรุนแรงทั้งด้านความรวดเร็วและความปลอดภัยของสินค้า และมีแรงกดดันด้านความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจ **ปี 2566 จำนวนรถกระบะบรรทุกจดทะเบียนสะสมอยู่ที่ 6.4 แสนคัน คิดเป็น 51.7% ของรถบรรทุกทั้งหมด** ในจำนวนนี้เป็นรถส่วนบุคคลถึง 5.4 แสนคัน (ภาพที่ 6) คิดเป็นสัดส่วน 84.3% ของรถกระบะบรรทุกทั้งหมด

2/ การออกใบอนุญาตประกอบการเดินรถขนส่งและการขึ้นทะเบียนรถบรรทุกขนส่งอยู่ภายใต้การกำกับของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ซึ่งจัดระเบียบด้านการเดินรถและจดทะเบียนรถยนต์ประเภทต่างๆ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกของประเทศ

Figure 6: Number of Trucks Registered by Type (2023)

(Units, k)



Source: DLT

Note: Trailers include semi-trailer, full trailer and drawbar trailer

- **รถพ่วงและรถลากจูง** (Trailers) รายได้ของธุรกิจขึ้นกับการเติบโตของภาคการค้า การผลิตภาคอุตสาหกรรม และภาคก่อสร้างเป็นสำคัญ เน้นให้บริการขนส่งสินค้าจำนวนมาก สินค้าขนาดใหญ่ และสินค้าที่มีน้ำหนักมากประเภทเทกอง (เช่น มันสำปะหลัง ยางพารา และอาหารสัตว์) โดยใช้รถหัวลากต่อพ่วง บรรทุกตู้สินค้าและลากจูง สินค้าอาจเป็นชนิดหีบห่อ สินค้าอุตสาหกรรมหรือวัตถุดิบการผลิต เครื่องจักรขนาดใหญ่และอุปกรณ์ก่อสร้าง (เช่น เหล็กทรงยาวและเหล็กม้วน) รวมถึงสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งลากจูงเข้า-ออกจากท่าเทียบเรือ ลานพักตู้สินค้าและลานกองเก็บสินค้า ผู้ประกอบการจะทำสัญญาจ้างขนส่งตามรอบการขนส่งหรือตามฤดูกาลผลิต-ส่งออกสินค้า **ปี 2566 มีรถจดทะเบียนสะสมในกลุ่มนี้จำนวนมากกว่า 3.6 แสนคัน คิดเป็น 29.1% ของรถบรรทุกทั้งหมด** ในจำนวนนี้ 62.3% (2.2 แสนคัน) เป็นรถรับจ้างขนส่ง และ 37.7% (1.4 แสนคัน) เป็นรถส่วนบุคคลใช้ภายในกิจการ

- **รถบรรทุกของเหลว สินค้าอันตรายและรถบรรทุกเฉพาะกิจ** (Liquid Truck, Dangerous Truck, Special Truck) รายได้มีความมั่นคงและมีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าขนส่ง เนื่องจากผู้ประกอบการกลุ่มนี้มีความชำนาญเฉพาะ โดยเฉพาะการขนส่งเชื้อเพลิง ก๊าซ เคมีภัณฑ์และสินค้าอันตราย[3/] ทั้งยังเป็นการขนส่งเฉพาะกิจ เช่น รถผสมปูน รถพยาบาลเพื่อการตรวจคัดกรองโรคระบาด รถขนส่งยานพาหนะ และรถบรรทุกของเสีย เป็นต้น ธุรกิจมีตลาดค่อนข้างแน่นอนและส่วนใหญ่ทำสัญญาระยะยาว อย่างไรก็ตาม รายได้อาจผันผวนตามภาวะตลาดของผลิตภัณฑ์ที่บรรทุกในแต่ละช่วงเวลา **สำหรับปี** 2566 **มีรถจดทะเบียนสะสมจำนวน** 1.4 **แสนคัน คิดเป็น** 11.1% **ของรถบรรทุกทั้งหมด**

- **รถกระบะตู้ทึบบรรทุกสินค้า** (Box Truck) รายได้ของธุรกิจขึ้นกับภาวะค้าส่ง-ค้าปลีกในประเทศ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ (1) รถขนส่งควบคุมอุณหภูมิหรือรถห้องเย็น ใช้ขนส่งสินค้าสดและอาหารแช่เย็นแช่แข็งที่ต้องดูแลเป็นพิเศษ ปริมาณขนส่งส่วนหนึ่งขึ้นกับผลผลิตตามฤดูกาลและความต้องการของผู้บริโภคเฉพาะกลุ่ม และ (2) รถขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเบ็ดเตล็ด ผู้ประกอบการมักมีเส้นทางและคู่ค้าประจำในการรับขนส่งจึงช่วยลดความเสี่ยงจากปริมาณสินค้าและรายได้ที่ไม่แน่นอน ผู้ประกอบการบางรายมีการปรับตัวสร้างรายได้ เช่น หาพันธมิตรรับงานขนส่งด่วน (เน้นขนส่งสินค้าชิ้นเล็ก/สินค้าเบ็ดเตล็ดหรือจำนวนมากชิ้นต่อวัน) เสริมงานขนส่งแบบดั้งเดิม (เน้นขนส่งสินค้าชิ้นใหญ่หรือปริมาณมากต่อครั้ง) **ปี** 2566 **รถจดทะเบียนสะสมในกลุ่มนี้มีจำนวนประมาณ** 1 **แสนคัน เพิ่มขึ้นจาก** 6.6 **หมื่นคันปี** 2563 เพื่อตอบรับการเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจการค้าออนไลน์

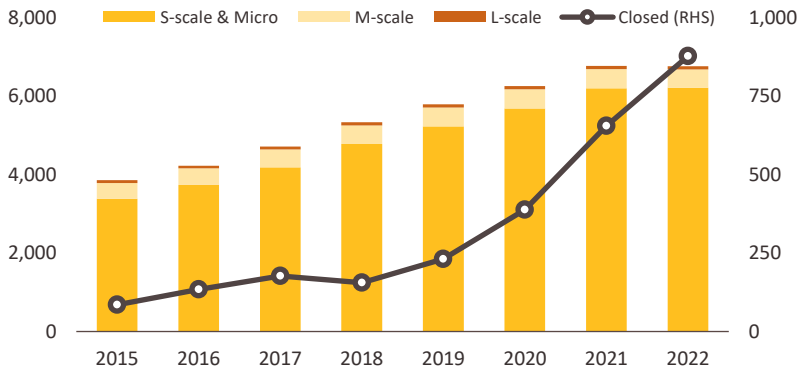
3/ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตราย เช่น พ.ร.บ.วัตถุอันตราย และหนังสือรับรองการขับรถบรรทุกสินค้าวัตถุอันตราย เป็นต้น หากเป็นการขนส่งสินค้าอันตรายจำพวกเชื้อเพลิงจะกำกับดูแลโดยกรมธุรกิจพลังงาน การขนส่งสารกัมมันตรังสีจะกำกับดูแลโดยสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ และการขนส่งวัตถุระเบิดจะกำกับดูแลโดยกระทรวงมหาดไทยและกระทรวงกลาโหม

ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนรายกลางและรายใหญ่มีสัดส่วนเพียง 8.8% (547 **ราย) ของผู้ประกอบการจดทะเบียนทั้งหมดจำนวน** 6,218 **ราย** (ข้อมูลล่าสุดปี 2565) (ภาพที่ 7) แต่มีสัดส่วนรายได้รวมกัน 71.8% ของรายได้ทั้งหมด เป็นกลุ่มที่มีเงินทุนและศักยภาพการให้บริการค่อนข้างสูง มีความสามารถในการแข่งขันและมีอำนาจต่อรองในตลาด ผลจาก (1) มีรถให้บริการจำนวนมาก (2) มีเครือข่ายกว้างขวางหรือมีพันธมิตร สามารถให้บริการแบบครบวงจรและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (อาทิ ถนน-ราง ถนน-อากาศ ถนน-ทะเล และราง-ถนน-ทะเล) และ (3) มีระบบบริหารจัดการและเทคโนโลยีทันสมัย จึงสามารถขยายตลาดทั้งด้านเส้นทางบริการและประเภทการให้บริการ รวมถึงการขนส่งไปตลาดต่างประเทศ **ผู้ประกอบการกลุ่มนี้ได้แก่**

- **ผู้ประกอบการไทยที่ให้บริการครบวงจร** ซึ่งให้บริการโลจิสติกส์หลายรูปแบบ (ทางบก น้ำ ราง และอากาศ) ทั้งยังมีเครือข่ายครอบคลุมถึงประเทศเพื่อนบ้าน บางรายอาจเป็นบริษัทในเครือของผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้ารายใหญ่ที่ให้บริการลูกค้าทั่วไปด้วย อาทิ บริษัทนิ่มซี่เส็งขนส่ง 1988 บริษัทพีแอล โกล บอล ทรานสปอร์ต (เครือ บมจ.พีทีที โกลบอล เคมิคอล) และ บมจ.เอสซีจี เจดับเบิ้ลยูดี โลจิสติกส์ เป็นต้น
- **ผู้ประกอบการไทยร่วมทุนกับต่างชาติ**[4/] ส่วนใหญ่ให้บริการโลจิสติกส์หลายรูปแบบ (ทางบก น้ำ และอากาศ) ควบคู่กัน (Integrated Logistics Service Provider) มีเงินทุนสูง มีเครือข่ายและให้บริการครบวงจร ทั้งยังมีการขยายบริการในส่วน Last-mile delivery มากขึ้น อาทิ บริษัทเบสท์ โลจิสติกส์ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) (ไทย-สิงคโปร์) บริษัทนินจา โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) (ไทย-สิงคโปร์) และ บริษัทคูห์เน่ แอนด์ นาเก้ิล ทรานสปอร์ต (สิงคโปร์-อินเดีย) เป็นต้น

Figure 7: Road Freight Transportation Firms by Size

(Number of firms)



Source: Department of Business Development (DBD)

สำหรับผู้ประกอบการรายเล็กและรายย่อย มีสัดส่วน 91.2% **หรือ** 5,671 **ราย** ส่วนใหญ่มีฐานลูกค้าจำกัดหรือบริการเฉพาะพื้นที่ เช่น ขนส่งข้ามแดน (ไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมักร่วมทุนกับต่างชาติ เช่น มาเลเซีย จีน และกัมพูชา) หรือเน้นขนส่งระยะทางสั้นๆ ในท้องถิ่น หรือรับส่งสินค้าด่วนในชุมชน หรือเป็นธุรกิจในเครือของธุรกิจจัดการขนส่งสินค้าเฉพาะประเภท เช่น ขนสินค้าแช่เย็น-แช่แข็งจากโรงงานแปรรูปไปท่าเรือ หรือเป็นผู้รับเหมาช่วงการขนส่งต่อ เช่น รับส่งช่วง Last-mile หรือขนส่งในแหล่งที่ผู้ประกอบการรายใหญ่ไม่ครอบคลุม ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีการลงทุนด้านเทคโนโลยีและบุคลากรจำกัด และมักประสบปัญหาสภาพคล่องจากเงินทุนหมุนเวียนที่ไม่เพียงพอ

นอกจากนี้ **ผู้ประกอบการยังขยายตลาดขนส่งสินค้าไปประเทศเพื่อนบ้าน** โดยมีปัจจัยสนับสนุนจาก (1) การเปิดเสรีการค้าและความร่วมมือกันระหว่างภูมิภาคอาเซียน อาทิ การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ความตกลงการค้าเสรีระหว่างไทยกับประเทศที่สามารถใช้การขนส่งทางบกได้ (เช่น จีน, อินเดีย และอาเซียน) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) และสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) (2) ความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งของไทยซึ่งมีพรมแดนติดกับหลายประเทศ (ลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซีย) และมีการค้าผ่านแดนกับอีก 5 ประเทศ อาทิ เวียดนาม อินเดีย บังกลาเทศ จีน และสิงคโปร์ และ (3) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยเชื่อมต่อกันทั้งทางถนน (Asian highway network) สะพานข้ามแดน ด่านพรมแดน เส้นทางรถไฟบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างมาเลเซีย-หนองคาย-ลาว (สถานีปาดัง เบซาร์-สถานีนาทา-สถานีท่านาแล้ง) และเชื่อมการขนส่งไปเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เชื่อมไทยด้วยสะพานข้ามแดน และ (4) การมีเครือข่ายพันธมิตรขนส่งในประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มความสะดวกในการขนส่งชายแดนและผ่านแดนระหว่างกัน

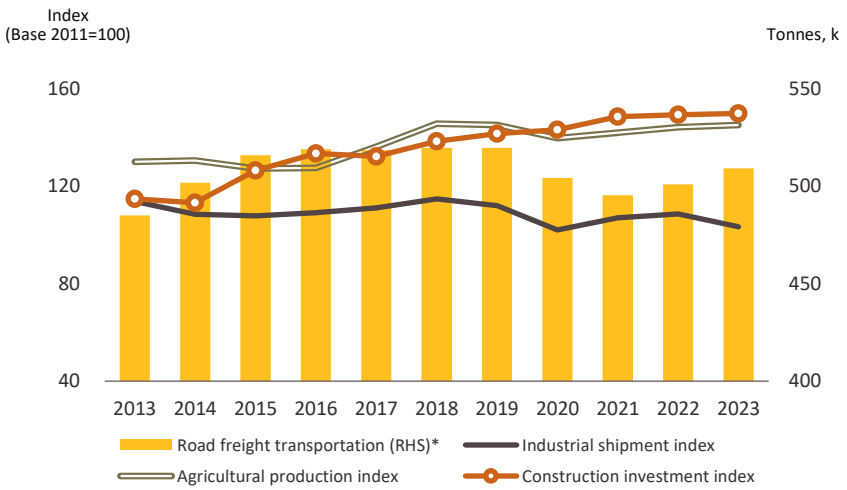
4/ ข้อตกลงเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน เปิดให้นักลงทุนจากประเทศสมาชิกลงทุนร่วมกับบริษัทไทยได้ไม่เกิน 49% ของทุนจดทะเบียน ยกเว้นบริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสามารถถือหุ้นได้ไม่เกิน 70% ของทุนจดทะเบียน ส่วนนักลงทุนนอกกลุ่มอาเซียนลงทุนได้ไม่เกิน 49%

สถานการณ์ที่ผ่านมา

ปี 2566 ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนกระเตื้องขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2565 สะท้อนจากปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น 1.6% YoY เทียบกับ 1.1% ปี 2565 (ภาพที่ 8) โดยอุปสงค์การขนส่งฟื้นตัวจากปัจจัยหนุน ได้แก่ ***(1) เศรษฐกิจไทยเติบโตต่อเนื่อง*** (+1.9% YoY) โดยการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนขยายตัว 7.1% และ 3.2% YoY ตามลำดับ ขณะที่ GDP (ด้านการผลิต) สาขาขนส่งทางบกขยายตัว 6.5% YoY เทียบกับ 4.5% ปี 2565 ***(2) มาตรการภาครัฐกระตุ้นการใช้จ่ายและภาคท่องเที่ยว*** อาทิ ช้อปดีมีคืน เราเที่ยวด้วยกัน (เฟส 5) และมาตรการฟรีวีซ่าเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงครึ่งหลังของปี ***(3) การคืบหน้าของโครงการก่อสร้างภาครัฐ (เช่น โครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ) และภาคเอกชน (เช่น โครงการที่อยู่อาศัย)*** หนุนความต้องการขนส่งสินค้าวัสดุก่อสร้างกระเตื้องขึ้น (ดัชนีการลงทุนภาคก่อสร้างปี 2566 ขยายตัว 0.4% YoY) และ ***(4) การค้าออนไลน์ (e-Commerce) เติบโตต่อเนื่องที่ระดับ 11.0% จากปี 2565*** (ที่มา: e-Conomy SEA 2023) ซึ่งเป็นผลจากการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต (สัดส่วนการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตของประชากรทั่วประเทศอยู่ที่ 88% หรือ 63.2 ล้านคน[5/]) และพฤติกรรมผู้บริโภคที่ต้องการความสะดวกสบาย รวมถึงคุ้นเคยกับการใช้จ่ายซื้อสินค้าผ่านออนไลน์ **ปัจจัยข้างต้น ส่งผลให้มีความต้องการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าในภาคการผลิต และวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง**

อย่างไรก็ตาม การเติบโตของธุรกิจในปี 2566 **ยังถูกกดดันจาก** ***(1) ภาคการค้าระหว่างประเทศของไทยหดตัว -2.4% YoY*** ตามทิศทางการค้าโลกที่เติบโตเพียง 0.3% YoY ขณะที่มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนหดตัว -2.6%YoY (สินค้าขาออกหดตัว -4.6% YoY ส่วนขาเข้าเพิ่มขึ้น 0.2% YoY) ตามภาวะเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้านที่มีความเปราะบาง สะท้อนจากดัชนีการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมลดลง -4.9% YoY ขณะที่ผลผลิตสินค้าเกษตรเติบโตเพียง 0.7% YoY เนื่องจากภาวะภัยแล้งทำให้ปริมาณน้ำมีไม่เพียงพอต่อการเพาะปลูก ***(2) การลงทุนภาครัฐหดตัว -4.6% YoY*** ส่งผลต่อความต้องการสินค้าขั้นกลาง รวมทั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ปรับลดลงตามมา และ ***(3) ความขัดแย้งทางภูมิ-รัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่ผลักดันให้ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกทรงตัวสูงต่อเนื่อง*** (เฉลี่ย 82 ดอลลาร์ต่อบาร์เรล) ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่ง (สัดส่วนเกือบ 50% ของต้นทุนทั้งหมด) เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

Figure 8: Indicators of Freight Transport by Product Groups



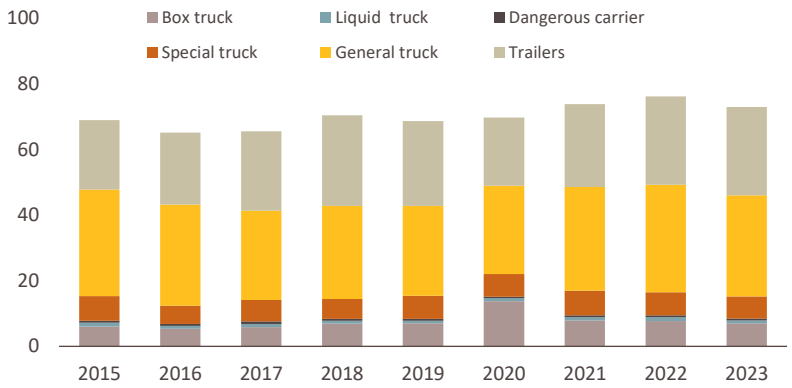
Sources: NESDC, Office of Industrial Economics (OIE), Office of Agricultural Economics (OAE)
Note: *Data of road freight transportation in 2023 estimated by Krungsri Research

5/ รายงาน 'Global Digital Report 2024' โดย We Are Social ร่วมกับ Meltwater

ยอดจดทะเบียนรถบรรทุกใหม่ปี 2566 หดตัว -4.3% YoY (ภาพที่ 9) ผลจากภาวะการค้า การผลิตและการลงทุนที่ฟื้นตัวช้า ทำให้ผู้ประกอบการชะลอการเพิ่มรถใหม่เข้าสู่ตลาด นอกจากนี้ ยังเป็นผลจากผู้ประกอบการมีการเพิ่มรถจำนวนมากเพื่อรองรับการเติบโตอย่างรวดเร็วของภาคการค้าออนไลน์ในช่วง COVID-19 แพร่ระบาด (ปี 2563-2565) โดยยอดจดทะเบียนรถลดลงมากในกลุ่มรถบรรทุกสินค้าเหลว (หดตัว -24.7% YoY จาก +11.2% ปี 2565) รถกระบะบรรทุก (- 6.1% YoY จาก +3.5% ปี 2565) และรถพ่วง (-0.1% YoY จาก +6.7% ปี 2565) มีเพียงรถบรรทุกสินค้าอันตรายที่ปรับเพิ่มขึ้น 5.7% YoY ต่อเนื่องจาก +11.0% ปี 2565

Figure 9: Number of New Trucks Registered By Type

(Units: k)



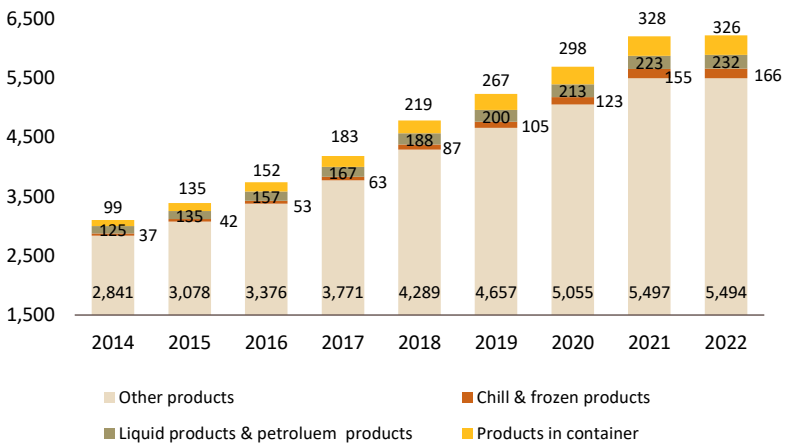
Source: DLT

ด้านภาวะธุรกิจของผู้ประกอบการแต่ละประเภท สรุปได้ดังนี้ (ภาพที่ 10)

- **ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเบ็ดเตล็ดทั่วไป** (General / other products): มีจำนวน 5,494 ราย ประมาณ 92% เป็นผู้ประกอบการรายกลางและเล็ก (SMEs) รวมถึงรายย่อย (Micros) (ข้อมูลปี 2565) เนื่องจากการเข้าสู่ธุรกิจทำได้ง่าย (ปี 2560-2565 มีผู้ประกอบการใหม่เข้าสู่ตลาดเฉลี่ย 400- 500 รายต่อปี) (ที่มา: กรมพัฒนาธุรกิจการค้า) **สำหรับปี 2566 การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชนที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง และการค้าออนไลน์ที่เติบโตในเกณฑ์ดี มีส่วนช่วยหนุนความต้องการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค และการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วนหรือพัสดุชิ้นเล็กเพิ่มขึ้น**

Figure 10: Number of Road Freight Transportation Firms By Product Type

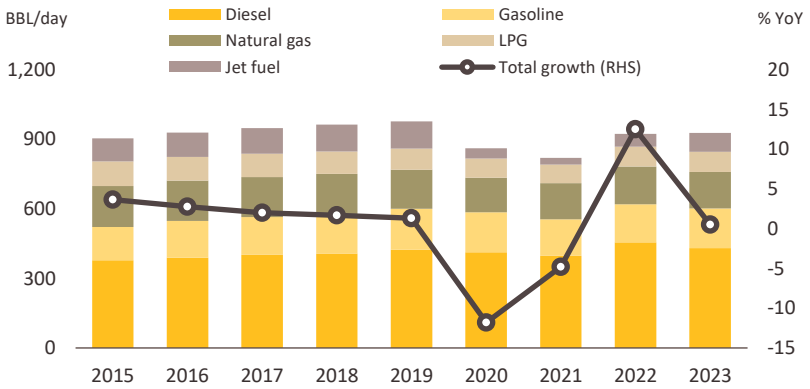
(Units: firms)



Source: DBD

- **ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเหลว ปิโตรเลียมและก๊าซ**: มีจำนวน 232 ราย ประมาณ 95% เป็น SMEs และรายย่อย การเข้าสู่ธุรกิจของรายใหม่ค่อนข้างยาก เนื่องจากต้องทำตามกฎระเบียบการขนส่งสินค้าเหลวซึ่งเป็นสินค้าอันตรายที่ต้องระมัดระวังด้านความปลอดภัยในการขนส่งสูง การแข่งขันของธุรกิจจึงไม่รุนแรงนัก ขณะที่รายได้ของธุรกิจเติบโตในทิศทางเดียวกับธุรกิจน้ำมัน (โรงกลั่นน้ำมัน ผู้ค้าน้ำมัน และสถานีบริการน้ำมัน) รวมถึงธุรกิจที่ผลิต จำหน่ายและใช้สารเคมี **ปี 2566 ธุรกิจนี้ได้รับผลบวกจากการเติบโตของภาคท่องเที่ยวในประเทศ** โดยเฉพาะการเข้ามาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้มีความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะความต้องการใช้น้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ (+50.0% YoY) (ภาพที่ 11) ขณะที่ความต้องการบริโภคเชื้อเพลิงโดยรวมเพิ่มขึ้นเพียง 0.5% จากปี 2565 จากกำลังซื้อในประเทศที่ฟื้นตัวในวงจำกัด ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมซบเซาตามภาวะการค้าระหว่างประเทศ

Figure 11: Consumption of Gas and Petroleum Products

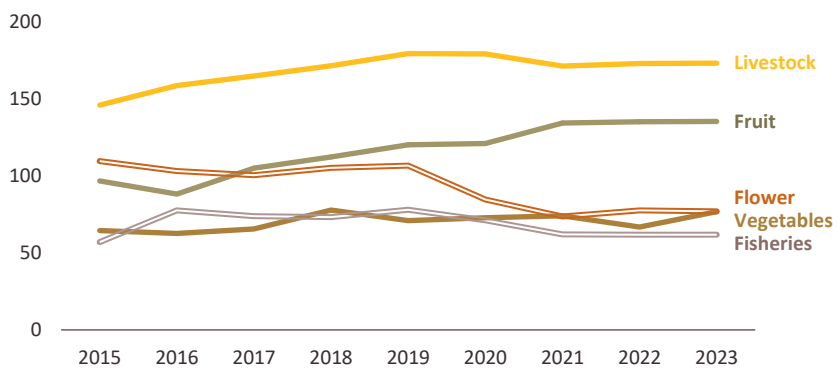


Source: Energy Policy and Planning Office (EPPO)

- **ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าในรถควบคุมอุณหภูมิ แช่เย็น-แช่แข็ง**: มีจำนวน 166 ราย โดย 99% เป็นผู้ประกอบการ SMEs และรายย่อย ใช้ขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย (Perishable goods) ประเภทอาหารสด ผลไม้ ผลิตภัณฑ์นม เครื่องดื่ม ไม้ตัดดอก และอาหารแปรรูปแช่เย็น-แช่แข็ง ส่วนการขนส่งผลิตผลการเกษตรและประมงเพื่อเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมแปรรูปมักใช้รถบรรทุกของกิจการเอง **ปี 2566 ธุรกิจมีทิศทางเติบโตในเกณฑ์ดี** อานิสงส์จากการฟื้นตัวของการบริโภคในประเทศรวมถึงภาคท่องเที่ยว ส่งผลบวกต่อธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับอาหาร (เช่น ร้านอาหารและโรงแรม) รวมถึงความนิยมสั่งซื้อสินค้าอาหารสดและอาหารแช่เย็น-แช่แข็งผ่านช่องทางออนไลน์ ตลอดจนสภาพอากาศร้อนจัด ทำให้ความต้องการสินค้าประเภทอาหาร เครื่องดื่ม อาหารกึ่งสำเร็จรูปและพร้อมรับประทานแช่เย็นและแช่แข็ง รวมถึงสินค้าเกษตร (ภาพที่ 12) ปรับเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง นอกจากนี้ ความต้องการขนส่งวัคซีน (อาทิ COVID-19 และไข้หวัดใหญ่) และเวชภัณฑ์สำหรับรักษาโรคมีทิศทางเพิ่มขึ้น จึงเป็นปัจจัยหนุนการเติบโตของผู้ให้บริการรถขนส่งในกลุ่มนี้

Figure 12: Agriculture Production Index

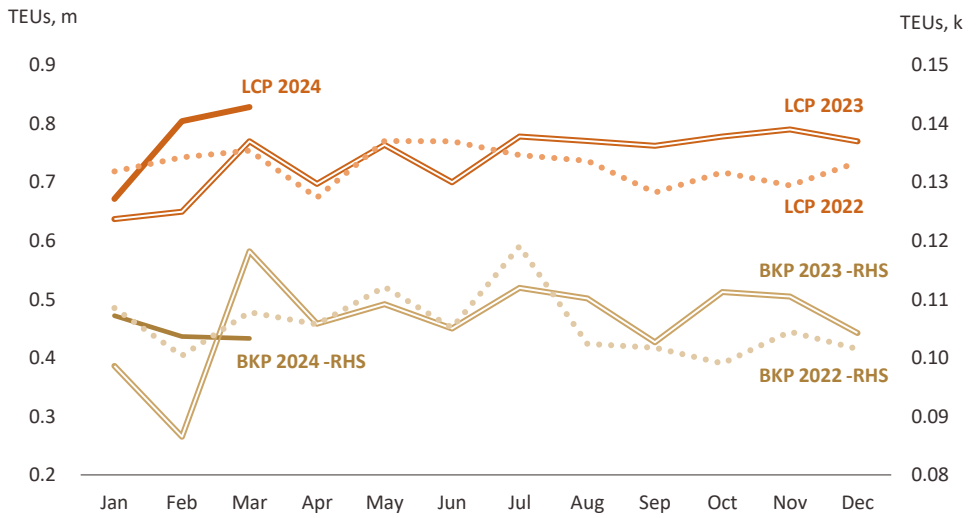
Base 2005=100



Source: Office of Agricultural Economics (OAE)

- **ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์**: ประมาณ 98% จากทั้งสิ้น 326 รายเป็นผู้ประกอบการ SMEs และรายย่อย ส่วนใหญ่ขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าอุปโภคบริโภค รายได้จึงเติบโตตามการขยายตัวของภาคการผลิต ส่งออก การค้าชายแดน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน **ปี 2566 ธุรกิจเผชิญปัจจัยลบหลายด้าน** อาทิ เศรษฐกิจในประเทศฟื้นตัวช้า เศรษฐกิจประเทศคู่ค้าชะลอตัว และความตึงเครียดเชิงภูมิรัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่ นับเป็นปัจจัยกดดันภาคการค้าระหว่างประเทศของไทย (ภาคส่งออกไทยหดตัว -1.5% YoY โดยการส่งออกสินค้าผ่านชายแดนไปประเทศลาว มาเลเซีย เมียนมา และกัมพูชา หดตัวรวมกัน -10.4% YoY) อย่างไรก็ตาม การนำเข้าสินค้าผ่านแดนเพิ่มขึ้น 11.2% YoY เมื่อผนวกกับปริมาณการขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ (รวมขาเข้าและขาออก) ที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพที่เพิ่มขึ้น 1.5% และ 0.5% จากปี 2565 ตามลำดับ (ภาพที่ 13) **สะท้อนถึงความต้องการใช้รถขนส่งกลุ่มนี้ที่มีอยู่ต่อเนื่อง**

Figure 13: Container Throughput Volume at 2 Major Ports



Source: Bangkok shipowners and Agents Association (BSAA)
Note: TEU= 20-foot equivalent unit
LCP= Laem Chabang port
BKP= Bangkok port



Box 2 การประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนตามแนวทาง ESG

ผู้ให้บริการขนส่งทางถนนกำลังขับเคลื่อนสู่การประกอบธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามแนวทาง ESG (Environmental, Social, and Governance) **มากขึ้น** ทั้งโดยการใช้พลังงานสะอาด รถยนต์ไฟฟ้า การใช้อุปกรณ์ขนส่ง/ขนถ่ายสินค้าที่มีส่วนประกอบของวัสดุรีไซเคิลหรือใช้ซ้ำได้ จนถึงการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (อาทิ Artificial Intelligence, Internet of Things, และ Augmented Reality) และระบบปฏิบัติการ/แอปพลิเคชันบนสมาร์ตโฟนหรือแพลตฟอร์มที่ใช้งานง่ายเข้ามาสนับสนุนการดำเนินงาน ทำให้เกิดแนวโน้มการขนส่งแบบลดมลพิษ โดยการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ อาทิ

- Telematics Solution: ใช้ตรวจจับการขับขี่ มีระบบอัจฉริยะช่วยแจ้งเตือนความเสี่ยง พร้อมบันทึกภาพและวิเคราะห์ผล เพื่อให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ เช่น Door Sensor, Temperature Sensor และ กล้อง AI
- Transportation Management System: ระบบบริหารจัดการงานขนส่งที่ครอบคลุมตั้งแต่การรับคำสั่ง การตรวจสอบสถานะ การบริหารจัดการเส้นทางและเที่ยวรถ รวมถึงการวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งแบบเรียลไทม์เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงหรือปริมาณของเสียที่เกิดจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ ในกระบวนการจัดส่ง รวมถึงช่วยวางแผนการวิ่งรถเที่ยวเปล่าขากลับ (Backhaul)
- Maintenance Management System: ระบบจัดการงานซ่อมบำรุงรถขนส่ง การตรวจสอบสภาพรถ อุปกรณ์ และความพร้อมของพนักงานขับรถก่อนและหลังวิ่งงาน การวางแผนซ่อมบำรุง ส่งนัดหมายเมื่อถึงกำหนดเวลาตรวจเช็คสภาพหรือส่งซ่อม และจัดเก็บข้อมูลประวัติการซ่อมแซม/บำรุงรักษา ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพงานขนส่งและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ สู่สิ่งแวดล้อมได้ในขณะเดียวกัน
- **เทคโนโลยีสนับสนุนเพื่อลดการสิ้นเปลืองเวลา ของเสียและการปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ** เช่น เทคโนโลยีตรวจเช็คอุณหภูมิของตู้สินค้าเพื่อลดการเน่าเสียของสินค้าระหว่างขนส่ง และการจัดการคิวรถที่เข้า–ออกหน้าคลังสินค้าเพื่อลดการจอดรอเป็นเวลานาน

บริษัทขนส่งสินค้าของไทยหลายแห่งมีการจัดทำโครงการเพื่อตอบรับกระแสการดำเนินกิจการตามแนวทาง ESG อาทิ การเตรียมเปิดตัวบริการที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2573 และกำหนดเป้าหมายการให้บริการลูกค้าที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 รวมถึงมีการใช้ Online e-calculator เพื่อให้ลูกค้ารู้ข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง (บริษัท Yusen Logistics) การทดลองระบบขนส่งระยะไกลด้วยรถบรรทุกพลังงานไฟฟ้าสำหรับส่งเมล็ดกาแฟดิบจากเชียงใหม่-อยุธยา (บริษัท WICE ร่วมกับ OR) การใช้รถบรรทุกพลังงานไฟฟ้า 18 ล้อขนส่งนมถั่วเหลืองซึ่งจะช่วยลดปริมาณก๊าซคาร์บอนฯ ประมาณ 60 ตันต่อปี (บริษัท DHL Supply Chain) และการนำรถหัวลากไฟฟ้ามาใช้ขนส่งกรด PTA (บริษัท GCM-PTA) เป็นต้น



Source: picture powered by mpepowernex.com

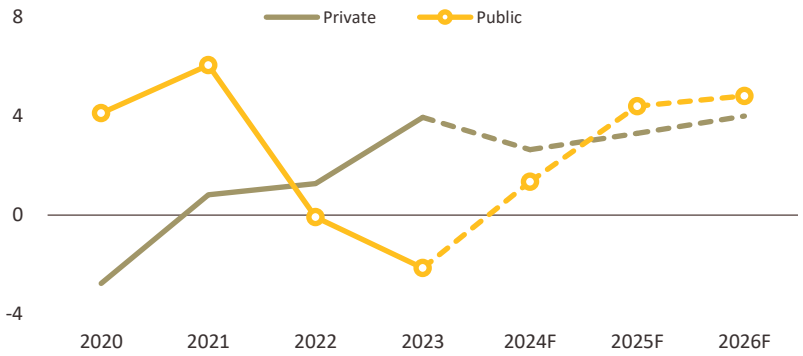
แนวโน้มอุตสาหกรรม

ปี 2567-2569 วิจัยกรุงศรีคาดว่าปริมาณขนส่งสินค้าทางถนนจะขยายตัวเฉลี่ย 2.0-3.0% ต่อปี โดยกิจกรรมการขนส่งได้รับปัจจัยหนุนจาก

1) **เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปที่ระดับเฉลี่ย 2.4-3.2% ต่อปี** ส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนในประเทศทั้งโครงการลงทุนขนาดใหญ่ภาครัฐและการลงทุนภาคเอกชนโดยเฉพาะโครงการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่เชิงพาณิชย์และที่อยู่อาศัยมีทิศทางขยายตัวตามมา (ปี 2567-2569 คาดว่ามูลค่าก่อสร้างภาครัฐและเอกชนจะขยายตัวเฉลี่ย 1.4-4.8% และ 2.6-4.0% ต่อปี ตามลำดับ) (ภาพที่ 14) ผนวกกับการเติบโตต่อเนื่องของภาคท่องเที่ยว ซึ่งคาดว่านักท่องเที่ยวต่างชาติจะเพิ่มขึ้นเกินระดับปี 2562 ภายในปี 2568 ปัจจัยข้างต้นทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นทั้งสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าขั้นกลาง วัตถุดิบในภาคการผลิต วัสดุก่อสร้าง และสินค้าอุตสาหกรรม

Figure 14: Public and Private Construction Trend

(Growth, % YoY)



Source: 2024E-2026F by Krungsri Research

2) IMF **คาดว่าภาคการค้าโลกจะเติบโตในช่วง 3.0-3.5% ต่อปี** ส่งผลให้การค้าระหว่างประเทศของไทยมีทิศทางกระเตื้องขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป จึงคาดว่าจะมีความต้องการขนส่งสินค้าสำหรับภาคการผลิตเพื่อส่งออกและนำเข้ามากขึ้น

3) **การเติบโตของเศรษฐกิจประเทศเพื่อนบ้าน (IMF คาด CLMV จะเติบโตเฉลี่ยในช่วง 1.8-6.3% ต่อปี) จะช่วยหนุนความต้องการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน (การค้าชายแดนและผ่านแดน) ระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงจีน** (ปี 2566 มูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-จีนเพิ่มขึ้น 44.1% YoY) นอกจากนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะทางราง ทำให้การขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟมีความสะดวกขึ้น อาทิ รถไฟลาว-จีน และรถไฟไทย-มาเลเซีย ซึ่งมีส่วนหนุนความต้องการใช้รถบรรทุกเพื่อเป็น Feeder ขนส่งสินค้าเชื่อมต่อโครงข่ายทางราง-น้ำ (ท่าเรือ)-และอากาศ หรือโครงการรถไฟเชื่อมต่อหนองคาย-เวียงจันทน์ (ลาว) ทำให้มีการพัฒนาพื้นที่สถานีนาทา (จังหวัดหนองคาย คาดเปิดให้บริการปี 2571) เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าช่วยสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทย-ลาว-จีน และเพิ่มโอกาสแก่ธุรกิจขนส่งทางถนนในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างรางและถนน นอกจากนี้ การที่กลุ่มอาเซียนร่วมใช้ระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ACTS) จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและหนุนให้มูลค่าการค้าในอาเซียนเพิ่มขึ้นสองเท่าในช่วงปี 2560-2568 โดยทางการไทย[6/] ตั้งเป้าหมายเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนเป็น 2 ล้านล้านบาทภายในปี 2570 หรือเฉลี่ย 4.1% ต่อปี จาก 1.7 แสนล้านบาทปี 2566

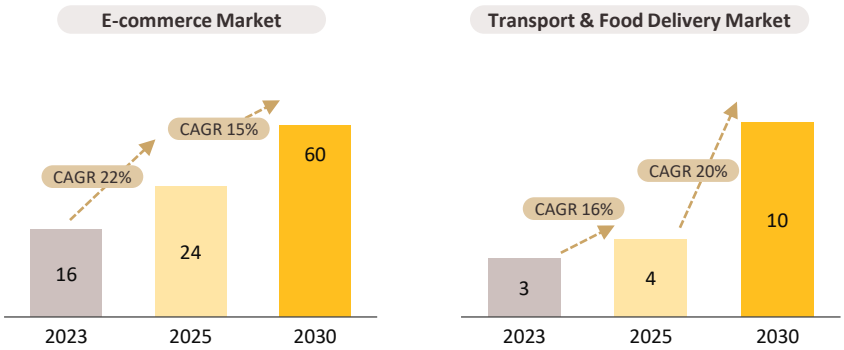
6/ คณะกรรมการส่งเสริมการค้าและการลงทุนชายแดนและผ่านแดน

4) **นโยบายภาครัฐสนับสนุนการขนส่งและเร่งลงทุนพัฒนาโครงการก่อสร้างที่เกี่ยวเนื่อง**[7/] อาทิ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ท่าเทียบเรือ F) และท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 ช่วงที่ 1 (ทั้งสองท่าเรือคาดว่าจะเปิดให้บริการภายในปี 2570) และการปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการลงทุนเชิงพาณิชย์ของภาคเอกชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและบริเวณโดยรอบ รวมถึงช่วยหนุนความต้องการรถบรรทุกเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (รถ-ราง-เรือ) เพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของภาคการค้าและการลงทุน

5) **การเติบโตของธุรกิจการค้าออนไลน์ที่ระดับเฉลี่ย 15.0-22.0% ต่อปี** จะช่วยหนุนการขนส่งในรูปแบบ B2B (Business to Business) และ B2C (Business to Consumer) รวมถึงความต้องการการจัดส่งจากร้านค้าไปยังลูกค้าถึงหน้าบ้าน (Last-mile logistics) เพิ่มขึ้น โดยรายงาน e-Conomy SEA 2023 ประเมินว่า**ตลาดขนส่งสินค้าและอาหารออนไลน์จะเติบโตเฉลี่ย 16.0-20.0% ต่อปีในช่วงปี 2567-2569** (ภาพที่ 15) สะท้อนอุปสงค์การขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่องโดยเฉพาะรถควบคุมอุณหภูมิ แช่เย็นและแช่แข็ง

Figure 15: Growth of Digital Economy in Thailand

(USD, bn)



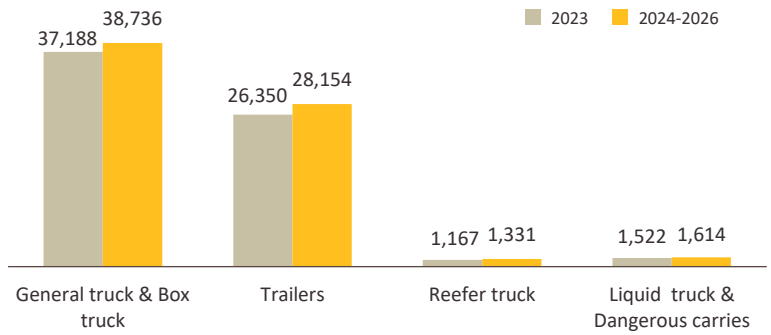
Source: e-Conomy SEA 2023 by Google, Temasek and Bain & company

7/ โครงการก่อสร้างภาครัฐ อาทิ รถไฟฟ้าสายสีส้ม สายสีม่วงใต้ และสายสีชมพูส่วนต่อขยาย รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ดอนเมือง-อู่ตะเภา) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนต่อขยายทางพิเศษ รถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และ 2 และทางคู่สายใหม่ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 การปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานหลักและในภูมิภาค สถานีพักรถบรรทุก ศูนย์เปลี่ยนถ่ายแบบการขนส่งสินค้าและศูนย์ขนส่งสินค้าชายแดน นอกจากนี้ยังมีการขยายและปรับปรุงโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทอีกหลายเส้นทาง

ปี 2567 **คาดว่ารถบรรทุกจดทะเบียนใหม่จะเพิ่มขึ้นในระดับ** 1.0-2.0% **เทียบกับหดตัว** -4.3% **ในปี** 2566 โดยอุปสงค์รถขนส่งมีแนวโน้มฟื้นตัวช้าสอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป ทำให้ผู้ประกอบการมีแนวโน้มเพิ่มอุปทานรถขนส่งสินค้าอย่างระมัดระวังหรือยืดระยะเวลาในการลงทุนซื้อรถใหม่เพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การใช้รถพลังงานไฟฟ้า โดยผู้ประกอบการบางกลุ่มจะร่วมกับพันธมิตรเพื่อบริหารจัดการอุปทานรถขนส่งให้สมดุลกับปริมาณสินค้า (ภาพที่ 16) **สำหรับปี** 2568-2569 **คาดว่าจะมีการเพิ่มอุปทานรถบรรทุกจดทะเบียนใหม่เฉลี่ย** 2.0-3.0% **ต่อปี** เพื่อรองรับอุปสงค์การขนส่งที่จะปรับดีขึ้นตามทิศทางเศรษฐกิจและทดแทนรถเก่าที่หมดอายุ โดยรถกระบะทั่วไป/รถตู้ทึบจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 1.4% ต่อปี รถบรรทุกสินค้าเหลว/สินค้าอันตราย +2.0% รถพ่วง +2.2% และรถบรรทุกสินค้าเย็น +3.3%

Figure 16: Number of New Trucks by Type

(Unit per year)



Source: DLT, Krungsri Research (2024-2026)

Note: A reefer truck is used for carrying chilled and frozen products and is mostly modified from box truck and trailer. Trailers include semi-trailer, full trailer and drawbar trailer

การแข่งขันของธุรกิจขนส่งทางถนนมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น จากผู้ประกอบการรายใหญ่ทั้งทุนไทยและต่างชาติซึ่งมีแนวโน้มขยายเครือข่ายบริการครอบคลุมการขนส่งต่อเนื่องทุกรูปแบบ (รถ-ราง-เรือ) รวมถึงการเพิ่มประเภทสินค้า (อาทิ สินค้ามูลค่าสูง และสินค้าขนาดใหญ่พิเศษ) และประเภทบริการ (อาทิ ส่งด่วน ส่งตามเวลาที่ลูกค้าต้องการ หรือส่งไปพื้นที่พิเศษ) ครอบคลุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ขณะที่ผู้ประกอบการ SMEs จะเน้นรับงานขนส่งต่อ (Subcontract) จากรายใหญ่หรือใช้พันธมิตรในการกระจายสินค้าไปพื้นที่ต่างๆ ทั้งนี้ คาดว่าผู้ประกอบการจะปรับใช้กลยุทธ์เพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการ อาทิ การนำเทคโนโลยีมาใช้บริหารการจัดส่ง การขยายพื้นที่ให้บริการ การลดราคาค่าบริการจัดส่ง รวมถึงการรักษามาตรฐานการจัดส่ง **โดยวิจัยกรุงศรีประเมินทิศทางธุรกิจตามประเภทรถขนส่ง ดังนี้**

- **รถขนส่งสินค้าทั่วไป**: **ธุรกิจมีแนวโน้มเติบโตดีตามการฟื้นตัวของกิจกรรมภาคการผลิตและภาคการค้า** รวมถึงการซื้อสินค้าออนไลน์ที่เติบโตต่อเนื่องผ่านช่องทางแพลตฟอร์มที่หลากหลาย โดยเฉพาะการซื้อสินค้าระหว่างผู้บริโภคด้วยกันที่ผันตัวมาเป็นผู้จำหน่าย (C2C) ทำให้มีความต้องการใช้รถขนส่งสำหรับลูกค้าที่มีขนาดการสั่งซื้อไม่มาก โดย e-Conomy SEA 2023 ประเมินว่าการใช้จ่ายผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ของไทยจะเพิ่มขึ้นจาก 1.5 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2565 เป็น 2.4 และ 6.0 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2568 และ 2570 ตามลำดับ ปัจจัยข้างต้นหนุนความต้องการใช้รถขนส่งกลุ่มนี้เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง
- **รถขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ของเหลวและก๊าซ**: **ธุรกิจมีแนวโน้มเติบโตดีตามความต้องการใช้น้ำมันและก๊าซจากภาคขนส่งและครัวเรือน** โดยภาคขนส่งได้อานิสงส์จากการฟื้นตัวของภาคการผลิต การค้า และภาคท่องเที่ยว ขณะที่จำนวนรถยนต์สะสมทั้งระบบมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 1.0-2.0% ต่อปี ส่งผลให้ความต้องการใช้รถขนส่งน้ำมันเพิ่มขึ้นต่อเนื่องโดยเฉพาะน้ำมันอากาศยาน (Jet fuel) ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 50.0% ในปี 2566 โดยปี 2567-2569 คาดว่าความต้องการใช้น้ำมันสำเร็จรูปโดยรวมจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.0-3.5% ต่อปี เทียบกับ 0.5% ปี 2566)

- **รถควบคุมอุณหภูมิ แช่เย็น-แช่แข็ง: ธุรกิจมีแนวโน้มเติบโตตามความต้องการขนส่งสินค้าที่ต้องการรักษาคุณภาพความสดใหม่** โดยมีปัจจัยหนุนจาก ***(1) ผลผลิตเกษตรมีแนวโน้มเติบโตดีต่อเนื่อง*** จากทิศทางการเข้าสู่ภาวะ La Niña ทำให้จะมีปริมาณน้ำเพียงพอต่อการเพาะปลูก ***(2) กลุ่มผลิตภัณฑ์แปรรูป (อาทิ ไก่แปรรูป อาหารทะเล อาหารพร้อมทานแช่เย็นแช่แข็ง และผลไม้แช่เย็นแช่แข็ง) มีแนวโน้มเติบโตตามการขยายสาขาของร้านค้าปลีกสมัยใหม่และการจำหน่ายตรงสู่ผู้บริโภคผ่านช่องทางออนไลน์*** นอกจากนี้ ความต้องการสินค้าอาหารในตลาดโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากความต้องการรักษาความมั่นคงทางอาหาร (Food securities) ในหลายประเทศ หลังปรากฏการณ์ El Niño กระทบผลผลิตเกษตรทั่วโลกในปี 2566 โดยกระทรวงพาณิชย์คาดว่าการส่งออกสินค้าอาหารของไทยในปี 2567 จะเพิ่มขึ้น 6.5% ***(3) สินค้าเภสัชภัณฑ์และเวชภัณฑ์ ได้อานิสงส์จากกระแสการดูแลสุขภาพเชิงป้องกันเพิ่มขึ้น*** ท่ามกลางการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ (กรมควบคุมโรคคาดว่าจะมี 6 โรคระบาดและ 12 โรคเฝ้าระวังในปี 2567) และความแปรปรวนของสภาพอากาศที่ทำให้อัตราการเจ็บป่วยมีแนวโน้มสูงขึ้น
- **รถขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์: ธุรกิจมีแนวโน้มปรับดีขึ้นตามการบริโภคและภาคการค้า** (ปี 2567 คาดการส่งออกและนำเข้าจะเติบโต 1.8% และ 4.2% จากปี 2566 และขยายตัวต่อเนื่องในปี 2568-2569) รวมถึงการเติบโตของภาคก่อสร้าง (คาดว่าภาคก่อสร้างรวมจะขยายตัวเฉลี่ย 3.0-3.5% ต่อปี) และธุรกิจ e-Commerce จะหนุนความต้องการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าอุตสาหกรรม วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรและอุปกรณ์ และสินค้าเบ็ดเตล็ดทั่วไป

ปัจจัยท้าทายของธุรกิจ ได้แก่ ***(1) การเพิ่มขึ้นของต้นทุนขนส่ง*** เช่น ราคาเชื้อเพลิง ค่าจ้างแรงงานมีทักษะ (ขับรถชนิดพิเศษ ขับรถข้ามแดนหรือผ่านแดน) ***(2) ค่าใช้จ่ายลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพงานขนส่ง*** อาทิ ระบบเทคโนโลยีที่ใช้บริหารจัดการงานขนส่ง (เช่น การวางแผนเที่ยวรถเพื่อลดจำนวนการวิ่งรถเที่ยวเปล่า และการอบรม/บริหารจัดการพนักงานขับรถ) การปรับใช้พลังงานทางเลือกหรือพลังงานสะอาด (เช่น ก๊าซธรรมชาติเหลว[8/] และรถบรรทุกไฟฟ้า) เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการเข้าสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) ในปี 2573 ***(3) การขนส่งสินค้าทางราง (ต้นทุนถูกกว่าทางถนนประมาณ 2 เท่า) ทวีความสำคัญมากขึ้น*** โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟจีน-ลาว ใช้เวลาขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนเพียง 10 ชั่วโมงจากเดิมใช้เวลา 2 วันทางรถ และ ***(4) การควบรวมกิจการหรือการร่วมทุนของผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีบริการโลจิสติกส์ครบวงจร*** รวมถึงผู้ประกอบการต่างชาติรายใหม่ที่มีความพร้อมทั้งเงินทุน เทคโนโลยีและพันธมิตร จะเพิ่มแรงกดดันแก่ผู้ประกอบการรายเล็กและรายที่ไม่มีเครือข่าย ปัจจัยข้างต้นอาจกดดันกำไรของธุรกิจและส่วนแบ่งตลาดของผู้ประกอบการรายกลางและรายเล็ก เนื่องจากส่วนใหญ่มีข้อจำกัดด้านเงินทุน ขอบเขตการให้บริการ ระบบบริหารจัดการเทคโนโลยีและเครือข่ายพันธมิตร จึงแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่ได้ยาก

8/ ก๊าซธรรมชาติเหลว หรือ LNG มีส่วนช่วยลดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปล่อย Greenhouse Gas (GHG) น้อยกว่าดีเซล 30% ปล่อย Nitrogen oxides (NOx) น้อยกว่า 95% และ Particulate Matter (PM) น้อยกว่า 80% (ที่มา: บมจ. เกียรติธนาขนส่ง)

วิจัยกรุงศรี

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

ผู้บริหารสายงานวิจัยและหัวหน้าทีมวิจัยเศรษฐกิจ

ทีมวิจัยเศรษฐกิจ

สุจิต ชัยวิชญชาติ

ผู้บริหารทีมวิจัยเศรษฐกิจมหภาค

วนิชา ดิเรกอุดมศักดิ์

เศรษฐกรอาวุโส

จุไรลักษณ์ พลศรี

เศรษฐกรอาวุโส (พยากรณ์ตัวเลขเศรษฐกิจ)

ทรรศิน กลิ่นถนอม

เศรษฐกร

กฤตพร ศิริใจชิงกุล

เศรษฐกร

ศุภสิน อิทธิพัทธ์วงศ์

เศรษฐกร

ทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิเคราะห์และพัฒนางานวิจัย

ณธัญอร รัตนาธรรมวัฒน์

นักวิเคราะห์อาวุโส

นฤชยา สาตแฟง

นักวิเคราะห์

ปริญญา มิ่งสกุล

นักวิเคราะห์

ชณัฐฐา ธาระรส

นักวิเคราะห์

ทีมบริหารระบบข้อมูลวิจัย

ธมณ เสริญสุขสกุล

เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป

เชิดศักดิ์ ศรีชัยตัน

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

วงศกร แก้วอุดทัง

เจ้าหน้าที่ระบบข้อมูลวิจัย

ทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ดร.พิมพ์นารา หิรัญกสิ

รักษาการผู้บริหารทีมวิจัยอุตสาหกรรม

ธเนศ มหัทธนาลัย

นักวิเคราะห์อาวุโส (Digital)

พูลสุข นิลกิจศรานนท์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Healthcare, Mobile Operators)

ปิยะนุช สถาพงศ์ภักดี

นักวิเคราะห์อาวุโส (Transport & Logistics)

นรินทร์ ตันไพบูลย์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Power Generation, Modern Trade, Chemicals, Medical Devices)

เฑียร เทียมศักดิ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Energy, Petrochemicals)

พุทธชาด ลุนคำ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Construction Contractors, Construction Materials, Hotels, Industrial Estate)

พัชรา กลิ่นชวนชื่น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Real Estate)

ชัยวัช โชวเจริญสุข

นักวิเคราะห์อาวุโส (Agriculture)

ประพันธ์ ลีน้อย

นักวิเคราะห์ (ESG)

ศุภวัฒน์ โชคสวัสดิ์ไพศาล

นักวิเคราะห์ (Automobile, Electronics & Electrical Appliances)

ศุภกร กรบุญไตรทศ

นักวิเคราะห์ (Agriculture, Food & Beverages)