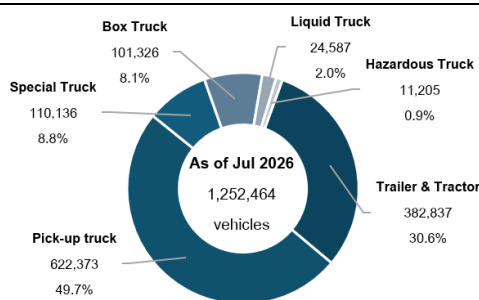


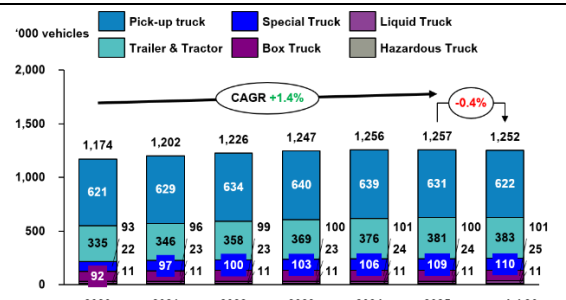
ภาพรวมธุรกิจ

- ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนมีบทบาทสำคัญในการกระจายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังตลาดทั้งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีสัดส่วนประมาณ 80% ของปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีโครงข่ายถนนครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศและได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การขนส่งทางถนนมีความได้เปรียบด้านความยืดหยุ่น สามารถให้บริการแบบ Door-to-Door และเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำ ทางราง และทางอากาศได้ จึงมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงแหล่งผลิต คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และผู้รับสินค้าปลายทาง ทั้งนี้ ณ กรกฎาคม 2026 ไทยมีรถบรรทุกจดทะเบียนสะสมรวมประมาณ 1.25 ล้านคัน เพิ่มขึ้นจากประมาณ 1.17 ล้านคันในปี 2020 หรือเติบโตเฉลี่ยราว 1.4% ต่อปีในช่วงปี 2020–2025 อย่างไรก็ตามจำนวนรถจดทะเบียน ณ กรกฎาคม ลดลงเล็กน้อยประมาณ 0.4% จากสิ้นปี 2025 สะท้อนว่าฐานรถบรรทุกโดยรวมเริ่มทรงตัวหลังขยายตัวต่อเนื่องในช่วงที่ผ่านมา
- ลักษณะการให้บริการสามารถจำแนกตามประเภทรถและสินค้าที่ขนส่ง โดยรถกระบะบรรทุกทั่วไป (Pick-up Truck) ยังคงเป็นประเภทรถหลักของตลาด จากข้อมูล ณ กรกฎาคม 2026 มีจำนวนจดทะเบียนสะสมประมาณ 622,373 คัน หรือ 49.7% ของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด โดยส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าทั่วไป สินค้าเกษตรตามฤดูกาล และการขนส่งในพื้นที่ ซึ่งลักษณะบริการที่ไม่ซับซ้อนและมีผู้ประกอบการจำนวนมากส่งผลให้การแข่งขันด้านราคาค่อนข้างรุนแรง ขณะที่กลุ่มรถลากจูงและรถพ่วง (Trailer & Tractor) มีจำนวนประมาณ 382,837 คัน หรือ 30.6% ของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด มีบทบาทในการขนส่งสินค้าปริมาณมาก สินค้าขนาดใหญ่ และตู้คอนเทนเนอร์ โดยความต้องการใช้บริการมีความเชื่อมโยงกับกิจกรรมภาคการค้า ภาคอุตสาหกรรม การก่อสร้าง รวมถึงการนำเข้าและส่งออก ทั้งนี้ ผู้ประกอบการในกลุ่มดังกล่าวมักให้ความสำคัญกับการสร้างฐานลูกค้าและสัญญาขนส่งระยะยาวเพื่อช่วยลดความผันผวนของรายได้
- สำหรับการขนส่งเฉพาะทาง มีสัดส่วนจำนวนรถน้อยกว่าการขนส่งสินค้าทั่วไป แต่มีข้อจำกัดในการเข้าสู่ธุรกิจและต้องอาศัยความเชี่ยวชาญมากกว่า โดยรถบรรทุกเฉพาะกิจ (Special Truck) มีจำนวนประมาณ 110,136 คัน หรือ 8.8% ขณะที่รถบรรทุกของเหลว (Liquid Truck) และรถบรรทุกวัตถุอันตราย (Hazardous Truck) มีจำนวนประมาณ 24,587 คัน และ 11,205 คัน หรือคิดเป็น 2.0% และ 0.9% ตามลำดับ ครอบคลุมการขนส่งสินค้า เช่น น้ำมัน ก๊าซ สารเคมี รวมถึงการใช้รถเฉพาะกิจสำหรับงานก่อสร้างหรือสินค้าที่ต้องการอุปกรณ์เฉพาะ ผู้ประกอบการจึงจำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญ มาตรฐานความปลอดภัย และเงินทุนในยานพาหนะที่เหมาะสม ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนสูงกว่าตลาดขนส่งทั่วไปและมีโอกาสในการรักษาระดับค่าบริการได้ดีกว่า ส่วน รถตู้บรรทุก (Box Truck) มีจำนวนประมาณ 101,326 คัน หรือ 8.1% ครอบคลุมทั้งรถตู้แห่งสำหรับสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าทั่วไป รวมถึงรถควบคุมอุณหภูมิสำหรับอาหารสด แช่เย็น และแช่แข็ง ซึ่งได้รับอานิสงส์จากการขยายตัวของภาคการค้าปลีก E-Commerce และความต้องการบริการขนส่งสินค้าที่มีเงื่อนไขเฉพาะมากขึ้น

รูปที่ 1 โครงสร้างการจดทะเบียนรถบรรทุกสะสม



รูปที่ 2 ยอดการจดทะเบียนรถบรรทุกสะสม



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก

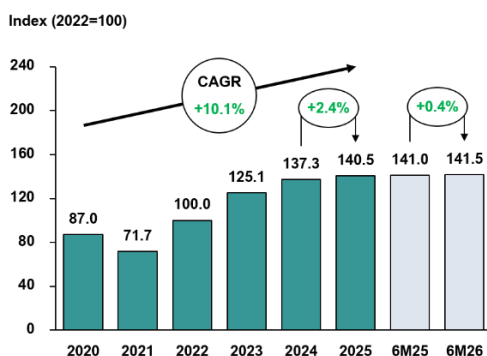
Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

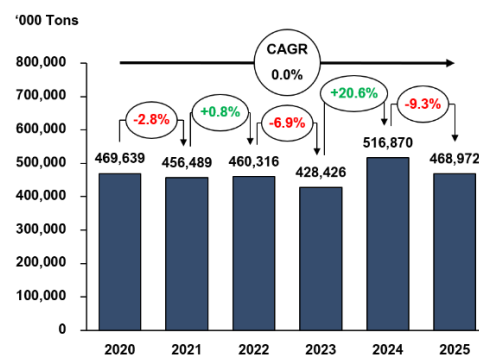
สถานการณ์ด้านความต้องการขนส่งสินค้าทางถนน

- ความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 ยังอยู่ในระดับสูง แต่การขยายตัวเริ่มทรงตัวเมื่อเทียบกับช่วงที่ผ่านมา สะท้อนจากดัชนีผลผลิตภาคโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นจาก 141.0 ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2025 เป็น 141.5 ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2026 หรือขยายตัว 0.4%YoY แต่ในช่วงปี 2020-2025 ยังมีแนวโน้มขยายตัวดี โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยประมาณ 10.1% ต่อปี สะท้อนว่ากิจกรรมโลจิสติกส์โดยรวมยังคงมีความต้องการในระดับสูง อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นของดัชนีในช่วงล่าสุดมีอัตราค่อนข้างจำกัด สอดคล้องกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนที่ยังมีความผันผวน และเมื่อพิจารณาในระยะยาว ปริมาณขนส่งในช่วงปี 2020-2025 ทรงตัว โดยมี CAGR ไกลเคียง 0.0% สะท้อนว่าการเติบโตของกิจกรรมโลจิสติกส์ในช่วงที่ผ่านมาไม่ได้มาจากปริมาณสินค้าที่ขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเพียงอย่างเดียว แต่มีความแตกต่างกันตามภาวะเศรษฐกิจและประเภทสินค้าที่ขนส่งในแต่ละช่วงเวลา

รูปที่ 3 ดัชนีผลผลิตภาคโลจิสติกส์ของไทย



รูปที่ 4 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน



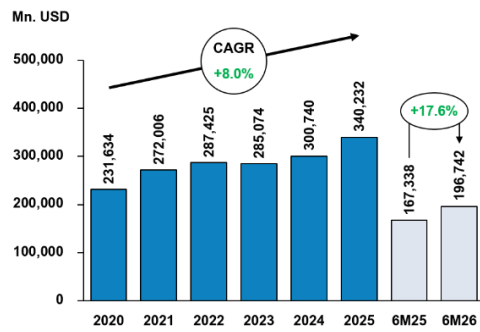
ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย และกระทรวงคมนาคม

- สำหรับแรงสนับสนุนสำคัญต่อความต้องการขนส่งสินค้าในปี 2026 มาจากภาคการส่งออกที่ขยายตัวแข็งแกร่ง โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 231,634 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2020 เป็น 340,232 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2025 หรือเติบโตเฉลี่ยประมาณ 8.0% ต่อปี ขณะที่ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2026 มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 196,742 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือขยายตัว 17.6%YoY จาก 167,338 ล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันของปีก่อน การขยายตัวดังกล่าวช่วยหนุนความต้องการขนส่งสินค้าจากโรงงานและแหล่งผลิตไปยังท่าเรือ ศูนย์กระจายสินค้า และจุดผ่านแดน โดยเฉพาะกลุ่มบรรทุกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมและตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ภาคการค้ำระหว่างประเทศยังเป็นหนึ่งในแรงขับเคลื่อนหลักของธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนในระยะปัจจุบัน
- นอกจากนี้ การค้าชายแดนยังเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยสนับสนุนความต้องการขนส่งทางถนน โดยมีการขยายตัวโดดเด่นในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 มูลค่าการค้าชายแดนของไทยเพิ่มขึ้นจาก 42,463 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2020 เป็น 57,038 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2025 หรือเติบโตเฉลี่ยประมาณ 6.1% ต่อปี และในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2026 เพิ่มขึ้นเป็น 35,184 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือขยายตัวสูงถึง 22.9%YoY จาก 28,638 ล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันของปีก่อน สะท้อนถึงการฟื้นตัวของกิจกรรมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อความต้องการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางถนนและด่านชายแดน อย่างไรก็ตาม แม้การส่งออกและการค้าชายแดนจะขยายตัวดี แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรวมยังไม่ได้เพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกันอย่างชัดเจน จึงสะท้อนว่า ภาพรวมความต้องการขนส่งในระยะข้างหน้ายังมีลักษณะเติบโตแบบไม่ทั่วถึง โดยกลุ่มที่เชื่อมโยงกับการส่งออกและการค้าชายแดนมีแนวโน้มได้ประโยชน์มากกว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศบางประเภท

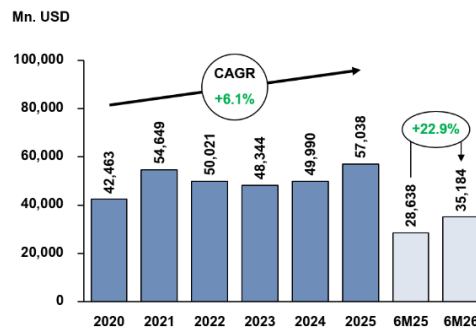
Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

รูปที่ 5 มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทย



รูปที่ 6 มูลค่าการค้าชายแดนของไทย

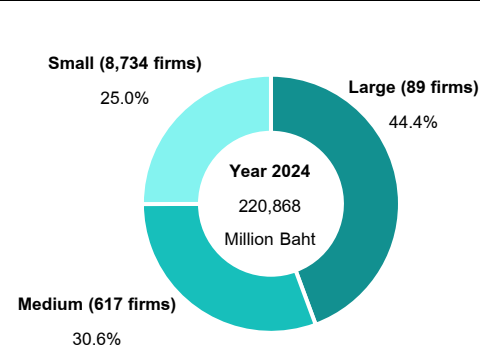


ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์

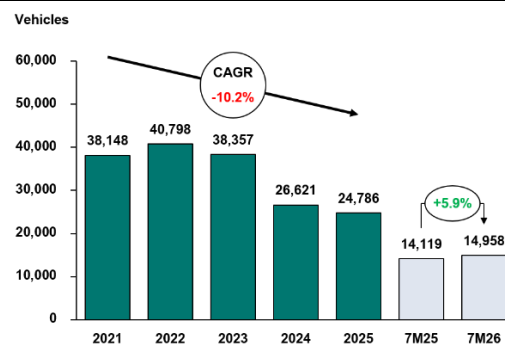
สถานการณ์ด้านผู้ประกอบการและการแข่งขัน

- โครงสร้างธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนของไทยยังมีผู้ประกอบการรายย่อยจำนวนมาก แต่รายได้ของตลาดกระจุกตัวอยู่ในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดใหญ่ค่อนข้างสูง โดยในปี 2024 ธุรกิจมีรายได้รวมประมาณ 220,868 ล้านบาท ซึ่งผู้ประกอบการรายใหญ่มีจำนวนเพียง 89 ราย แต่ครองส่วนแบ่งรายได้สูงถึง 44.4% ขณะที่ผู้ประกอบการขนาดกลางจำนวน 617 ราย มีส่วนแบ่งรายได้ 30.6% ส่วนผู้ประกอบการขนาดเล็กแม้มีจำนวนถึง 8,734 ราย แต่มีส่วนแบ่งรายได้เพียง 25.0% สะท้อนว่าผู้ประกอบการรายใหญ่และขนาดกลางมีความได้เปรียบในการเข้าถึงฐานลูกค้าและปริมาณงานมากกว่า ขณะที่ผู้ประกอบการรายเล็กต้องแข่งขันกันเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้การแข่งขันด้านราคาอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะกลุ่มที่ให้บริการขนส่งทั่วไปซึ่งมีความแตกต่างด้านบริการไม่มากนัก
- ด้านการลงทุน ผู้ประกอบการยังคงมีความระมัดระวัง แม้ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2026 จะเริ่มเห็นสัญญาณฟื้นตัวของการจดทะเบียนรถบรรทุกใหม่ โดยยอดจดทะเบียนรถบรรทุกใหม่ลดลงจาก 38,148 คันในปี 2021 มาอยู่ที่ 24,786 คันในปี 2025 หรือหดตัวเฉลี่ยประมาณ 10.2% ต่อปี หลังจากเคยเพิ่มขึ้นเป็น 40,798 คันในปี 2022 ก่อนลดลงต่อเนื่องในช่วงปี 2023–2025 สะท้อนถึงการชะลอการขยายกองรถของผู้ประกอบการในช่วงที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2026 ยอดจดทะเบียนรถบรรทุกใหม่เพิ่มขึ้น 5.9% YoY มาอยู่ที่ 14,958 คัน จาก 14,119 คันในช่วงเดียวกันของปีก่อน สะท้อนการฟื้นตัวของการลงทุนในระยะสั้น แต่ระดับการจดทะเบียนยังคงอยู่ต่ำกว่าช่วงก่อนหน้าอย่างมีนัยสำคัญ จึงยังไม่สะท้อนการกลับเข้าสู่วัฏจักรการลงทุนขยายกองรถอย่างชัดเจน โดยผู้ประกอบการยังมีแนวโน้มให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์จากรถเดิมและการลงทุนอย่างระมัดระวัง ท่ามกลางการแข่งขันที่เข้มข้นและความไม่แน่นอนด้านต้นทุนดำเนินงาน

รูปที่ 7 ส่วนแบ่งตลาด (รายได้) ตามขนาดธุรกิจ



รูปที่ 8 ยอดจดทะเบียนรถบรรทุกใหม่



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของ BOL Enlite (TSIC 49330) และกรมการขนส่งทางบก

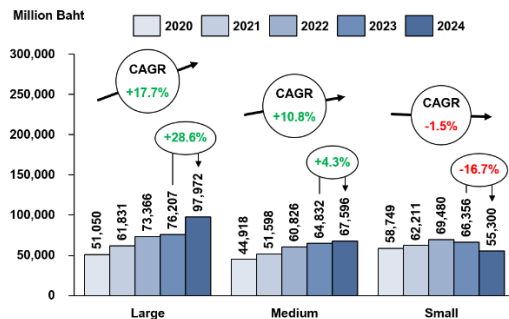
Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

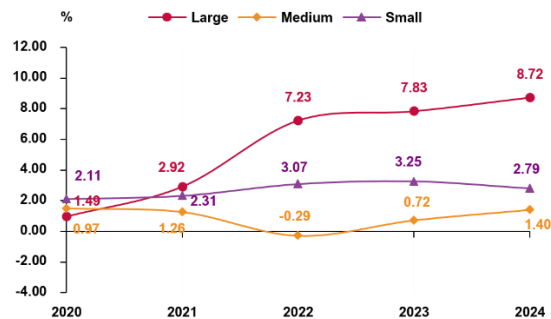


- ในด้านผลประกอบการของธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน พบว่า ผู้ประกอบการรายใหญ่มีความได้เปรียบด้านการแข่งขันอย่างชัดเจน และช่องว่างของรายได้เมื่อเทียบกับผู้ประกอบการขนาดเล็กมีแนวโน้มกว้างขึ้น โดยรายได้รวมของกลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่เพิ่มขึ้นจาก 51,050 ล้านบาทในปี 2020 เป็น 97,972 ล้านบาทในปี 2024 หรือเติบโตเฉลี่ย 17.7% ต่อปี และในปี 2024 รายได้เร่งตัวขึ้นถึง 28.6%YoY ขณะที่ผู้ประกอบการขนาดกลางมีรายได้เพิ่มขึ้น โดยเติบโตเฉลี่ย 10.8% ต่อปี และขยายตัว 4.3%YoY ในปี 2024 ในทางตรงกันข้าม ผู้ประกอบการขนาดเล็กมีรายได้ลดลงจาก 58,749 ล้านบาทในปี 2020 เหลือ 55,300 ล้านบาทในปี 2024 หรือหดตัวเฉลี่ย 1.5% ต่อปี โดยเฉพาะปี 2024 ที่รายได้หดตัวสูงถึง 16.7%YoY สะท้อนว่าการเติบโตของรายได้ในธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนมีความแตกต่างกันตามขนาดธุรกิจมากขึ้น โดยผู้ประกอบการรายใหญ่สามารถขยายฐานรายได้ได้รวดเร็วกว่ากลุ่มอื่น ขณะที่ผู้ประกอบการขนาดเล็กเผชิญแรงกดดันต่อการรักษาฐานรายได้และส่วนแบ่งตลาดมากขึ้น
- ด้านความสามารถในการทำกำไร ผู้ประกอบการรายใหญ่มีความได้เปรียบเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก โดยอัตรากำไรสุทธิ (NPM) เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 1.49% ในปี 2020 เป็น 8.72% ในปี 2024 สูงกว่าผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ผู้ประกอบการขนาดเล็กมี NPM เพิ่มขึ้นจาก 2.11% ในปี 2020 สู่ระดับสูงสุด 3.25% ในปี 2023 ก่อนลดลงเหลือ 2.79% ในปี 2024 ส่วนผู้ประกอบการขนาดกลางมีความสามารถในการทำกำไรค่อนข้างผันผวน โดย NPM ติดลบที่ 0.29% ในปี 2022 ก่อนฟื้นกลับมาเป็น 0.72% ในปี 2023 และ 1.40% ในปี 2024 สะท้อนว่า ผู้ประกอบการรายใหญ่มีทั้งความสามารถในการขยายรายได้และรักษาอัตรากำไรได้ดีกว่า ขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็กยังมีความเปราะบางมากกว่าจากฐานรายได้ที่หดตัวควบคู่กับอัตรากำไรที่อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งอาจจำกัดความสามารถในการรองรับความผันผวนของต้นทุนและการแข่งขันในระยะข้างหน้า

รูปที่ 9 รายได้รวมจำแนกตามขนาดธุรกิจ



รูปที่ 10 อัตรากำไรสุทธิ (NPM) จำแนกตามขนาดธุรกิจ



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของ BOL Enlite (TSIC 49330)

หมายเหตุ: ผลประกอบการของธุรกิจคำนวณเฉพาะบริษัทที่นำเสนอการดำเนินงานต่อเนื่องในช่วงปี 2020-2024

สถานการณ์ด้านราคาค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนและต้นทุนเชื้อเพลิง

- ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 ปรับตัวสูงขึ้นชัดเจน โดยมีแรงกดดันหลักจากต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น โดยดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรวมในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2026 เพิ่มขึ้น 5.6%YoY เมื่อพิจารณาแยกประเภท พบว่า รถตู้บรรทุก (Box Truck) และรถบรรทุกวัตถุอันตราย (Hazardous Goods Truck) เพิ่มขึ้น 12.4%YoY รองลงมา ได้แก่ รถกระบะบรรทุก 11.8%YoY รถพ่วง 10.7%YoY รถบรรทุกของเหลว 8.7%YoY รถบรรทุกเฉพาะกิจ 5.9%YoY และรถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว 4.1%YoY ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าบริการในกลุ่มรถกระบะบรรทุกมีผลต่อดัชนีรวมค่อนข้างมาก เนื่องจากมีสัดส่วนสูงถึง 58.0% ของโครงสร้างดัชนี รองลงมาเป็นรถพ่วง 21.7% ขณะที่รถตู้บรรทุกและรถบรรทุกเฉพาะกิจมีน้ำหนัก 8.6% และ 8.7%

Disclaimer:

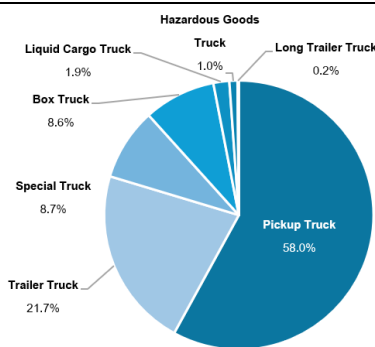
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง



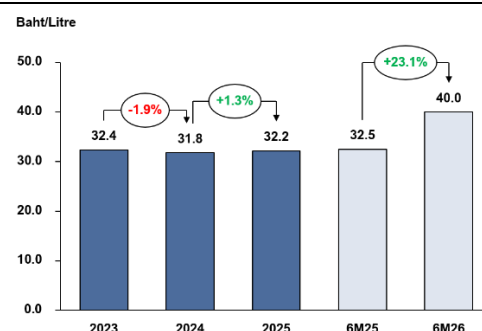
ตามลำดับ สอดคล้องกับข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า (สนค.) ที่ระบุว่าในไตรมาส 2 ปี 2026 ค่าบริการขนส่งปรับสูงขึ้นในรถทุกประเภท โดยมีปัจจัยสำคัญจากราคาน้ำมันดีเซล ตลอดจนต้นทุนค่าบำรุงรักษาอะไหล่ ค่าใช้จ่ายบริหาร และค่าแรงพนักงานขับรถที่เพิ่มขึ้น

- ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันค่าบริการขนส่งในช่วงดังกล่าวมาจาก ต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลเฉลี่ยในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 อยู่ที่ประมาณ 40.0 บาทต่อลิตร เพิ่มขึ้น 23.1%YoY จาก 32.5 บาทต่อลิตรในช่วงเดียวกันของปี 2025 เมื่อเทียบกับราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลเฉลี่ยในช่วงปี 2023-2025 ที่เคลื่อนไหวอยู่ในกรอบค่อนข้างจำกัดประมาณ 31.8-32.4 บาทต่อลิตร การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซลจึงสร้างแรงกดดันต่อต้นทุนดำเนินงานของผู้ประกอบการอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเชื้อเพลิงเป็นหนึ่งในต้นทุนหลักของธุรกิจขนส่ง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการยังเผชิญต้นทุนด้านอื่นที่เพิ่มขึ้น ทั้งค่าบำรุงรักษารถ ค่าอะไหล่ ค่าแรงพนักงานขับรถ และค่าใช้จ่ายด้านการบริหาร ส่งผลให้มีความจำเป็นต้องทยอยปรับค่าบริการเพื่อสะท้อนต้นทุนที่แท้จริงมากขึ้น
- อย่างไรก็ดี การเพิ่มขึ้นของค่าบริการขนส่งยังต่ำกว่าการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซลอย่างมาก โดยในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 ราคาดีเซลเพิ่มขึ้น 23.1%YoY ขณะที่ดัชนีค่าบริการขนส่งโดยรวมเพิ่มขึ้นเพียง 5.6%YoY สะท้อนว่าผู้ประกอบการมีความสามารถในการส่งผ่านต้นทุนเชื้อเพลิงไปยังลูกค้าได้เพียงบางส่วน ซึ่งอาจเป็นผลจากการแข่งขันด้านราคาที่อยู่ในระดับสูง เงื่อนไขของสัญญาขนส่งที่ไม่สามารถปรับค่าบริการได้ทันที รวมถึงความจำเป็นในการรักษาลูกค้า โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีอำนาจต่อรองจำกัด ดังนั้น แม้การปรับขึ้นค่าบริการจะช่วยลดแรงกดดันจากต้นทุนได้บางส่วน แต่ส่วนต่างระหว่างต้นทุนเชื้อเพลิงกับค่าบริการที่เพิ่มขึ้นยังเป็นปัจจัยกดดันต่ออัตรากำไรของธุรกิจ โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่มีสัดส่วนต้นทุนเชื้อเพลิงสูงและไม่สามารถปรับค่าระวางได้ตามต้นทุนอย่างเต็มที่ ขณะที่ทิศทางราคาน้ำมันในระยะถัดไปยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องติดตาม เนื่องจากมีผลโดยตรงต่อทั้งระดับค่าบริการและความสามารถในการทำกำไรของผู้ประกอบการ

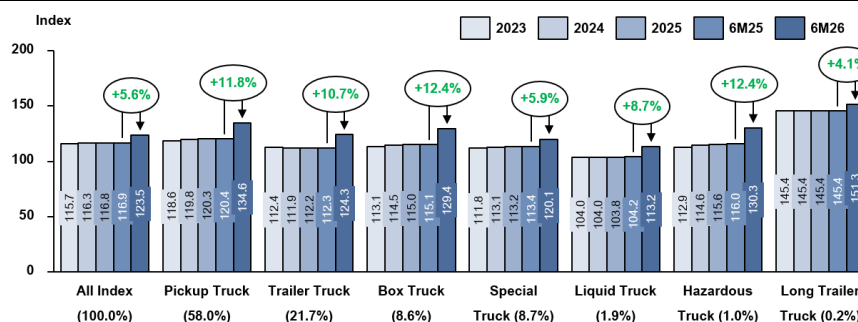
รูปที่ 11 โครงสร้างดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน¹



รูปที่ 12 ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซลเฉลี่ย (ไฮโดรคาร์บอน)²



รูปที่ 13 ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน¹



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จากข้อมูลของ ¹กระทรวงพาณิชย์ และ บมจ.บางจาก คอร์ปอเรชั่น²

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง



แนวโน้มธุรกิจ

- ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนในระยะ 1 ปีข้างหน้า คาดว่ายังขยายตัวได้ แต่เป็นการเติบโตในกรอบจำกัด และแตกต่างกันตามกลุ่มผู้ประกอบการ โดยกลุ่มที่เชื่อมโยงกับการส่งออก การค้าชายแดนและผ่านแดน รวมถึงสินค้าในห่วงโซ่เทคโนโลยีมีแนวโน้มเติบโตดีกว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั่วไป ประกอบกับภาคส่งออกยังเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญ โดยในช่วงครึ่งแรกปี 2026 มูลค่าการส่งออกของไทยขยายตัวถึง 17.6%YoY ซึ่งช่วยหนุนความต้องการขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังท่าเรือ ศูนย์กระจายสินค้า และด่านชายแดน โดยเฉพาะรถลากจูงและรถพ่วงที่ใช้ขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมและตู้คอนเทนเนอร์ในระยะถัดไป แม้แรงส่งจากการส่งออกมีแนวโน้มชะลอลงจากฐานที่สูง แต่เศรษฐกิจโลกยังมีแนวโน้มฟื้นตัว โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะขยายตัว 3.0% ในปี 2026 และเร่งขึ้นเป็น 3.4% ในปี 2027 (กรกฎาคม 2026) จากการฟื้นตัวหลังผลกระทบของสงครามและการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีและ AI ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อประเทศที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเทคโนโลยี รวมถึงไทย สอดคล้องกับ รพท. ที่ประเมินว่าการส่งออกสินค้าและการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับวัฏจักรเทคโนโลยียังเป็นแรงสนับสนุนเศรษฐกิจไทย แม้เศรษฐกิจโดยรวมจะขยายตัวเพียง 2.3% ในปี 2026 และ 1.8% ในปี 2027
- สำหรับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนยังเป็นอีกแรงสนับสนุนสำคัญ โดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมไทยกับมาเลเซีย ลาว และตลาดจีนตอนใต้ ซึ่งเอื้อต่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกระยะกลางถึงไกล สะท้อนจากมูลค่าการค้าชายแดนในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 ที่ขยายตัว 22.9%YoY อย่างไรก็ดี หากพิจารณารายละเอียดประเภทการค้าระหว่างการค้าชายแดนกับการค้าผ่านแดนจะพบว่าในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านยังขยายตัวดี ยกเว้นฝั่งกัมพูชาที่หดตัวสูงจากปัญหาความขัดแย้ง ขณะที่การค้าผ่านแดนขยายตัวได้ถึง 35.3% และเป็นแรงขับเคลื่อนที่โดดเด่นกว่า แนวโน้มดังกล่าวมีโอกาสเติบโตต่อเนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการค้า โดยการเปิดด่านสะเดาแห่งใหม่และถนนเชื่อมต่อด่านบูกิตกาญูอิตัมตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2026 จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดข้อจำกัดด้านการจราจรของเส้นทางไทย-มาเลเซีย ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางการค้าชายแดนสำคัญของไทย
- ขณะที่ด้านต้นทุน มีแนวโน้มผ่อนคลายลงในปี 2027 หากสถานการณ์ตะวันออกกลางไม่กลับมารุนแรงขึ้น โดยในช่วงที่ผ่านมาความขัดแย้งระหว่างสหรัฐ-อิหร่านและการหยุดชะงักของช่องแคบฮอร์มุซทำให้ราคาพลังงานปรับเพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วงครึ่งแรกของปี 2026 โดยราคาขายปลีกดีเซลเฉลี่ยของไทยเพิ่มขึ้น 23.1%YoY ส่งผลให้ดัชนีค่าบริการขนส่งเพิ่มขึ้น 5.6%YoY อย่างไรก็ดี ภายหลังสหรัฐ และอิหร่านบรรลุบันทึกความเข้าใจเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน และการเดินเรือผ่านช่องแคบฮอร์มุซเริ่มกลับมา โดย EIA ประเมินว่าปริมาณการผลิตและการค้าปิโตรเลียมโลกจะทยอยกลับเข้าใกล้ระดับก่อนความขัดแย้งภายในปลายปี 2026 หากเป็นไปตามสมมติฐานดังกล่าว จะช่วยลดแรงกดดันด้านเชื้อเพลิงและสนับสนุนอัตรากำไรของผู้ประกอบการขนส่งในปี 2027
- อย่างไรก็ดี ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันยังไม่หมดไป แม้สถานการณ์สหรัฐ-อิหร่านจะคลี่คลายลงจากช่วงต้นปี 2026 เนื่องจากตลาดน้ำมันยังมีความเสี่ยงจากการกลับมาปะทุของความขัดแย้งและการหยุดชะงักของช่องแคบฮอร์มุซ ทั้งนี้ IMF ยังระบุว่าการกลับมารุนแรงของความขัดแย้งเป็นหนึ่งใน Downside Risks สำคัญต่อเศรษฐกิจโลก สำหรับผู้ประกอบการขนส่งไทย ความเสี่ยงดังกล่าวมีนัยสำคัญเป็นพิเศษเนื่องจากที่ผ่านมาต้นทุนราคาน้ำมันดีเซลเพิ่มขึ้นเร็วกว่าค่าบริการที่สามารถปรับขึ้นได้ สะท้อนข้อจำกัดในการส่งผ่านต้นทุนไปยังลูกค้า ดังนั้น หากความขัดแย้งกลับมารุนแรงจนราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นอีกครั้ง ผลกระทบจะเกิดโดยตรงต่อ Margin โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่ไม่มี Fuel Surcharge หรือสัญญาที่สามารถปรับค่าระวางตามราคาน้ำมันได้ทันที

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

- นอกจากนี้ การแข่งขันภายในธุรกิจยังเป็นปัจจัยจำกัดการเติบโตและความสามารถในการทำกำไร โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SME เนื่องจากตลาดมีผู้เล่นขนาดเล็กจำนวนมาก ขณะที่รายได้มีแนวโน้มกระจุกตัวในกลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่มากขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการรายใหญ่มีความได้เปรียบทั้งด้านขนาดกองรถ ฐานลูกค้า เงินทุน เทคโนโลยี และความสามารถในการให้บริการครบวงจร ขณะที่ผู้ประกอบการรายเล็กยังต้องแข่งขันด้านราคาและมีอำนาจต่อรองค่าขนส่งต่ำ ทำให้การเพิ่มขึ้นของรายได้จากปริมาณงานอาจไม่สามารถส่งผ่านเป็นกำไรได้อย่างเต็มที่ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความอยู่รอดของผู้ประกอบการ SME ในระยะต่อไป

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายเชียวชาญ ศรีชัยยา (Cheawchans@lhbank.co.th)

วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



เชียวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสระเตตวิวัฒน์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วิชรพันธ์ นียม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธัญพร เล้าโสภากิรมย์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



ศรีอำไพ อิงคกิตติ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ภราดร หิมมูเด็น

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)



Scan Here

For More Articles

<https://www.lhbank.co.th/economic-analysis/>

จับใจ

เข้าใจ

ตอบโจทย์

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดการณ์ และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง