

ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

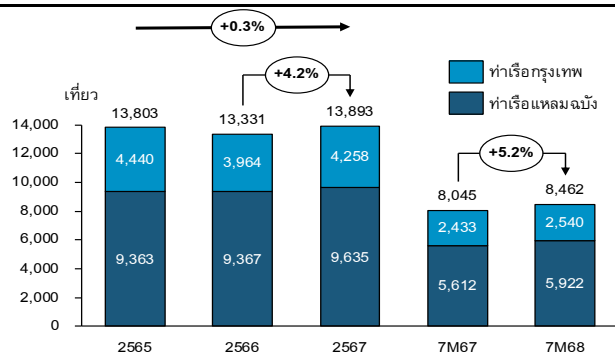
ISIC: 57522210 การดำเนินงานของท่าเรือ

ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าปี 2568/2569 มีแนวโน้ม “Neutral (+)” สอดคล้องกับทิศทางการค้าโลกที่ทยอยฟื้นตัว โดย IMF คาดว่าปริมาณการค้าโลกปี 2569 จะขยายตัว 2.3%YoY ขณะที่ผู้ประกอบการได้แรงหนุนจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเรือมาบตาพุดระยะที่ 3 รถไฟรางคู่ และสถานีจัดเก็บตู้สินค้า (Inland Container Depot: ICD) ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการรองรับและกระจายตู้สินค้า นอกจากนี้ การนำเข้า LNG ยังหนุนรายได้ผู้ประกอบการเฉพาะกลุ่ม ขณะที่การฟื้นตัวของทางท่องเที่ยวและการบริโภคในประเทศจะกระตุ้นการนำเข้าวัตถุดิบและสินค้าชั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิตมากขึ้น ส่งผลให้ความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์สูงขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม ภัยธรรมชาติและความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ มาตรการกีดกันทางการค้า ค่าเงินบาทแข็ง และอุปสงค์ที่ถูกนำมาใช้ล่วงหน้าจากคำสั่งซื้อที่ถูกเร่งขึ้นก่อนมาตรการภาษีสหรัฐฯ มีผลบังคับใช้ ซึ่งอาจกระทบต่อการส่งออกของไทยในระยะต่อไปให้ชะลอลงจากผลของฐานสูงได้

ภาพรวมธุรกิจ

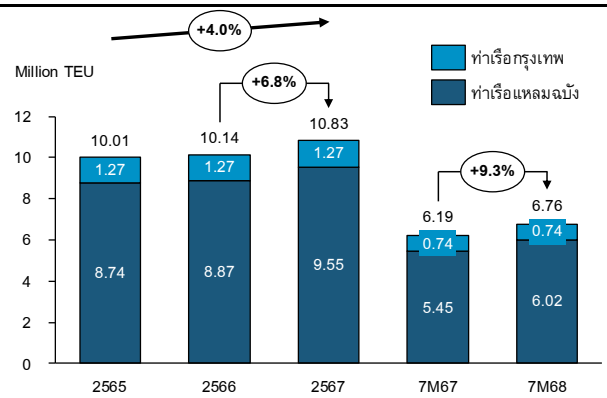
ภาพรวมธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2568 มีทิศทางปรับตัวดีขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน สะท้อนจากจำนวนเรือผ่านท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบังรวมทั้งสิ้น 8,462 เที่ยว เพิ่มขึ้น 5.2%YoY ขยายตัวต่อเนื่องจากปี 2567 ที่เติบโต 4.2%YoY ขณะที่ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือรวมอยู่ที่ 6.76 ล้าน TEU เพิ่มขึ้น 9.3%YoY สูงกว่าค่าเฉลี่ยการเติบโต 3 ปีย้อนหลัง (2565-2567) ที่ 4.0% ต่อปี การขยายตัวดังกล่าวได้รับแรงหนุนจากทั้งการส่งออกและนำเข้าสินค้าของไทย โดยเฉพาะการส่งออกที่เร่งตัวขึ้นจากพฤติกรรม frontloading ของผู้นำเข้าสหรัฐฯ ที่เร่งสั่งซื้อสินค้าไทยล่วงหน้าเพื่อเลี่ยงผลกระทบจากมาตรการภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ที่จะเริ่มบังคับใช้ในช่วงครึ่งหลังของปี 2568 อีกทั้งยังมีแรงหนุนจากการฟื้นตัวของคำสั่งซื้อของคู่ค้าหลักในเอเชีย ขณะที่การนำเข้าของไทยก็ปรับเพิ่มขึ้นจากความต้องการกลุ่มสินค้าชั้นกลางและวัตถุดิบสำหรับใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก อย่างไรก็ตาม การเติบโตสูงในช่วง 7 เดือนแรกของปี ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเผชิญ payback effect ในช่วงที่เหลือของปีเนื่องจากคำสั่งซื้อที่ถูกดึงมาใช้ล่วงหน้า

รูปที่ 1 ปริมาณเรือที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์จากข้อมูลของ PAT

รูปที่ 2 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

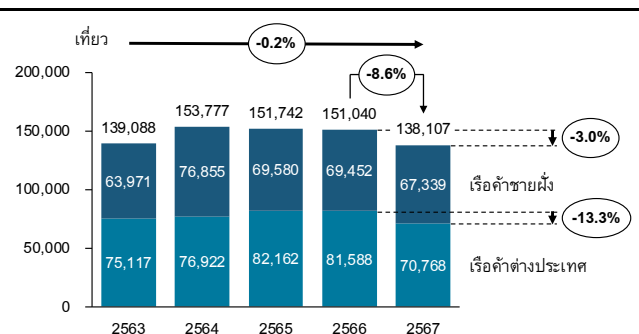


ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์จากข้อมูลของ PAT

สถานการณ์ด้านท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศ

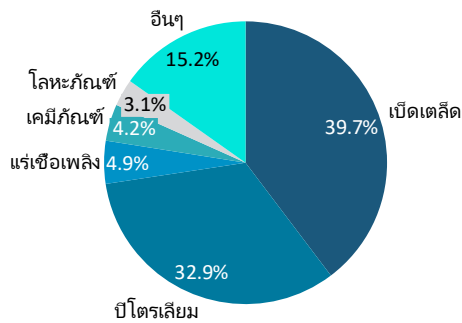
ท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล และการขนส่งสินค้าบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก โดยทั่วไปความต้องการใช้บริการท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศจะสอดคล้องไปกับปริมาณการส่งออก ปริมาณการนำเข้าสินค้า และปริมาณการผลิตของภาคอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ เนื่องจากหน้าที่หลักของท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศคือการกระจายสินค้าและวัตถุดิบ เพื่อเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานการค้าและการผลิตภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศมีบทบาทลดลง ส่วนหนึ่งจากระบบโลจิสติกส์ของไทยที่มุ่งเน้นพัฒนาการขนส่งทางถนนและทางรางเป็นหลัก ประกอบกับการพัฒนาเครือข่ายท่อส่งน้ำมันที่เพิ่มความจำเป็นในการขนส่งปิโตรเลียมเหลวที่เป็นหนึ่งในสินค้าสำคัญของการขนส่งทางเรือปรับตัวลดลง สำหรับในปี 2567 ที่ผ่านมามีจำนวนเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือบริเวณเมืองท่าชายทะเลเป็นจำนวนทั้งสิ้น 138,107 เที่ยว หดตัว 8.6%YoY จำแนกเป็นเรือค้าชายฝั่ง 67,339 เที่ยว หดตัว 3.0%YoY และเรือค้าต่างประเทศ 70,768 เที่ยว หดตัว 13.3%YoY โดยสินค้าที่ถูกขนส่งผ่านท่าเรือบริเวณเมืองท่าชายทะเลมากที่สุด ได้แก่ สินค้าเบ็ดเตล็ด คิดเป็นสัดส่วน 39.7% ของสินค้าทั้งหมด รองลงมาคือ ปิโตรเลียม 32.9% และแร่เชื้อเพลิง 4.9% ตามลำดับ

รูปที่ 3 จำนวนเรือที่ผ่านท่าเรือชายฝั่งบริเวณเมืองท่าชายทะเล



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า

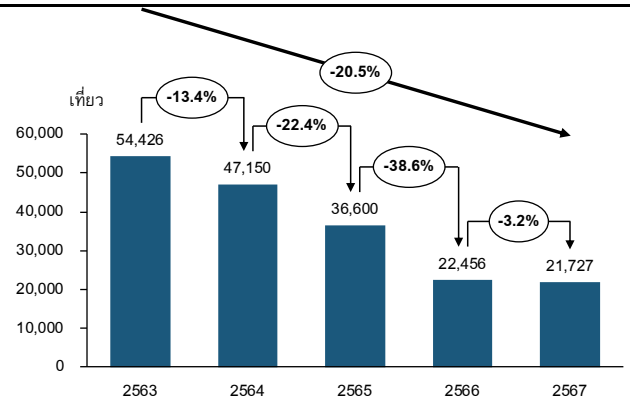
รูปที่ 4 โครงสร้างสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือบริเวณเมืองชายทะเล ปี 2567



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า

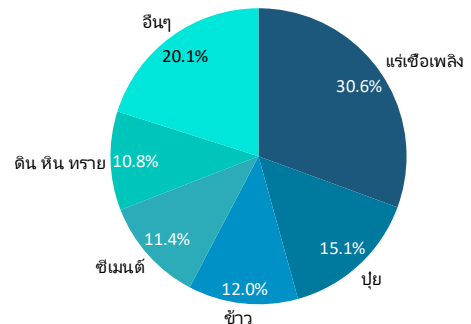
ในส่วนของการขนส่งสินค้าบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำ ในปี 2567 พบว่ามีจำนวนเรือที่ผ่านท่าเรือบริเวณดังกล่าวทั้งสิ้น 21,727 เที่ยว ลดลง 3.2%YoY คิดเป็นปริมาณสินค้า 32.4 ล้านตัน ลดลง 1.5%YoY แบ่งเป็นเรือชาล่อง 11,870 เที่ยว โดยมีต้นทางสำคัญ 4 จังหวัด ได้แก่ อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี และนนทบุรี ขณะที่เรือขาขึ้นมีจำนวน 9,857 เที่ยว โดยมีต้นทางหลักจาก 6 จังหวัด ได้แก่ สงขลา ชลบุรี ระยอง สมุทรปราการ กรุงเทพฯ และพระนครศรีอยุธยา เส้นทางที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดคือเส้นทางทะเลเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาไปยังแม่น้ำป่าสัก ซึ่งมีการขนส่งราว 14.9 ล้านตัน หรือคิดเป็น 46.0% ของปริมาณทั้งหมด ด้านโครงสร้างสินค้า พบว่า แร่เชื้อเพลิง (ลิกไนต์) ยังคงเป็นสินค้าหลัก คิดเป็นสัดส่วน 30.6% ของปริมาณการขนส่งรวม รองลงมาคือปุ๋ย 15.1% ข้าว 12.0% ซีเมนต์ 11.4% และดิน หินทราย 10.8% ตามลำดับ ซึ่งสะท้อนถึงบทบาทของแม่น้ำในฐานะเส้นทางลำเลียงสินค้าพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพลังงาน เกษตร และก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำยังคงหดตัวลงต่อเนื่อง โดยจำนวนเที่ยวเรือลดลงเฉลี่ยปีละ 20.5% (ปี 2563-2567) แสดงถึงการสูญเสียความสำคัญเชิงโครงสร้างของรูปแบบการขนส่งนี้ ปัจจัยหลักคือข้อจำกัดด้านประสิทธิภาพการขนถ่ายและการเชื่อมต่อกับโครงข่ายโลจิสติกส์ที่ไม่คล่องตัวเท่าที่ควร ขนส่งทางถนนและทางราง อีกทั้งการปรับนโยบายพลังงานที่ลดการใช้ลิกไนต์และหันไปสู่อุปกรณ์เชื้อเพลิงสะอาดมากขึ้นก็ยิ่งทำให้ความต้องการใช้ท่าเรือบริเวณแม่น้ำลดลง ผลลัพธ์คือท่าเรือบริเวณแม่น้ำกำลังถูกจำกัดบทบาทให้เหลือเพียงการรองรับสินค้าบางกลุ่มที่ยังคงมีต้นทุนขนส่งทางน้ำต่ำกว่า ซึ่งชี้ให้เห็นความจำเป็นเร่งด่วนที่ทั้งภาครัฐและเอกชนต้องเร่งลงทุนปรับปรุงท่าเรือ บริเวณแม่น้ำให้ทันสมัย และบูรณาการเข้ากับโครงสร้างโลจิสติกส์รูปแบบอื่นเพื่อรักษาความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ในระบบการค้าของประเทศต่อไป

รูปที่ 5 จำนวนเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือบริเวณแม่น้ำ



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า

รูปที่ 6 โครงสร้างสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและปากน้ำ ปี 2567



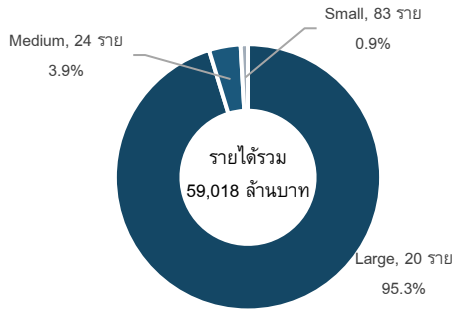
ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า

สถานการณ์ด้านผู้ประกอบการ

จากข้อมูลของ ENLITE พบว่าในปี 2567 มีผู้ประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคลและยังเปิดดำเนินการในธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า (TSIC: 52221) จำนวน 127 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่ 20 ราย ซึ่งครองส่วนแบ่งตลาดมากกว่า 95% ของรายได้รวม ขณะที่ผู้ประกอบการ SMEs อีก 107 รายต้องแข่งขันกันในตลาดที่มีสัดส่วนเพียง 5% สำหรับปี 2567 ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้ามีรายได้รวมทั้งสิ้น 59,018 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 28.3%YoY ซึ่งแรงหนุนสำคัญมาจากรายได้ที่เร่งตัวขึ้นของกลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่ โดยเฉพาะผู้ให้บริการท่าเรือ LNG หลังจากประเทศไทยมีการนำเข้า LNG สูงกว่าค่าเฉลี่ยในอดีตราว 80% ในช่วงปี 2566-2567 เพราะแหล่งก๊าซในอ่าวไทยมีปริมาณลดลง ขณะที่รายได้ของกลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็กยังคงถดถอยต่อเนื่องเฉลี่ยลดลงปีละ 24.1% ระหว่างปี 2563-2567 สะท้อนข้อจำกัดด้านขนาดธุรกิจและความสามารถในการแข่งขันที่ลดลง ในด้านความสามารถในการทำกำไรพบว่า กลุ่มผู้ประกอบการขนาดใหญ่มีอัตรากำไรสุทธิ (NPM) ปรับตัวดีขึ้นชัดเจนจาก 23.6% ในปี 2566 มาอยู่ที่ 40.6% ในปี 2567 สะท้อนโอกาสสูงจากการให้บริการท่าเรือ LNG และการบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ ส่วนผู้ประกอบการขนาดกลางแม้อยู่การทำกำไรได้ แต่แนวโน้มอัตรากำไรลดลงเหลือเพียง 6.9% ในปี 2567 ขณะที่ผู้ประกอบการขนาดเล็กยังคงขาดทุนต่อเนื่อง แสดงถึงแรงกดดันเชิงโครงสร้างที่รุนแรงขึ้นเรื่อยๆ ดังนั้นในภาพรวมจึงเห็นได้ว่าธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าในไทยอยู่ในสภาวะกระจุกตัวสูง โดยมีผู้เล่นราย

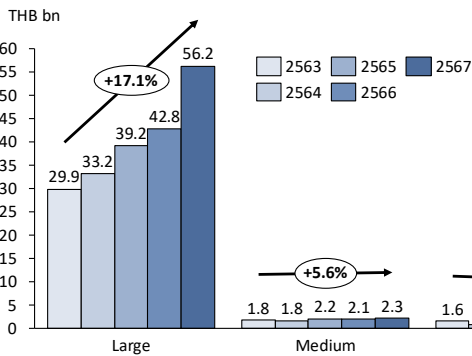
ใหญ่ไม่ก็รายที่สามารถสร้างการเติบโตและทำกำไรได้โดดเด่น ขณะที่ผู้เล่นรายเล็กต้องเผชิญความเสี่ยงด้านรายได้และภาวะการแข่งขันที่รุนแรง

รูปที่ 7 ส่วนแบ่งตลาดธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า ปี 2567 (TSIC: 52221)



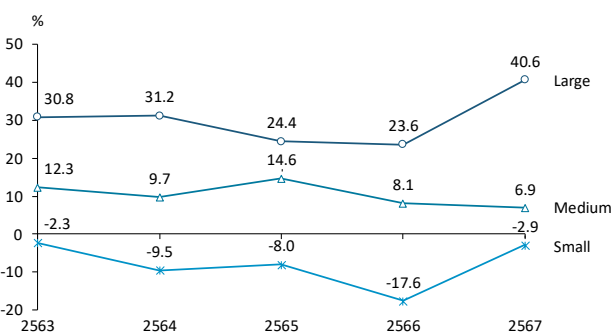
ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จาก ENLITE (ก.ย. 2568)

รูปที่ 8 รายได้รวมของธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า (TSIC: 52221)



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จาก ENLITE (ก.ย. 2568)

รูปที่ 9 อัตรากำไรสุทธิ (NPM) ของธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า (TSIC: 52221)



ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จาก ENLITE (ก.ย. 2568)

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าในระยะ 1 ปีข้างหน้าคาดว่าจะยังคงมีแนวโน้มขยายตัว โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของการค้าโลก แม้จะเป็นการขยายตัวในอัตราที่จำกัด โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประเมินการว่าปริมาณการค้าโลกในปี 2569 จะขยายตัว 2.3%YoY ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2568 ที่คาดว่าจะเติบโตเพียง 0.8%YoY ขณะที่

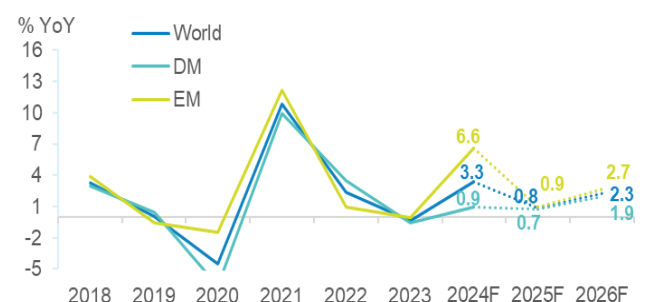
ผู้ประกอบการยังคงได้รับแรงหนุนจากการลงทุนภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือ เช่น โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3 รวมถึงโครงการรถไฟทางคู่ และการพัฒนาสถานีจัดเก็บตู้สินค้าภายในประเทศ (Inland Container Depot: ICD) ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าที่คาดว่าจะสูงขึ้นตามการฟื้นตัวของการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ นอกจากนี้ การนำเข้า LNG ที่เพิ่มขึ้นยังเป็นแรงหนุนต่อรายได้ของผู้ประกอบการท่าเรือเฉพาะกลุ่ม ขณะที่ฝั่งอุปสงค์ยังได้แรงขับเคลื่อนจากการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวและการบริโภคภายในประเทศ ซึ่งจะกระตุ้นการนำเข้าสินค้าขึ้นกลางและวัตถุดิบสำหรับการผลิต ส่งผลให้ภาคการผลิตมีการผลิตสินค้าเพิ่มขึ้น และก่อให้เกิดความต้องการใช้บริการโลจิสติกส์และท่าเรือมากขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม แนวโน้มดังกล่าวยังเผชิญปัจจัยเสี่ยงจากความไม่แน่นอนด้านภูมิรัฐศาสตร์ มาตรการกีดกันทางการค้าของประเทศคู่ค้า รวมถึงภาวะเงินบาทแข็งค่าที่อาจกดดันการส่งออกของไทย อีกทั้งยังมีความเสี่ยงจากอุปสงค์ในภาคที่ถูกลดลงเนื่องจากคำสั่งซื้อบางส่วนถูกเร่งขึ้นมา (frontloading) ก่อนมาตรการภาษีนำเข้าสหรัฐ มีผลบังคับใช้ ซึ่งอาจทำให้การส่งออกและการใช้บริการท่าเรือในช่วงที่เหลือของปี 2568 ต่อเนื่องถึงปี 2569 ชะลอตัวเมื่อเทียบกับฐานที่สูงในปีก่อนหน้า อย่างไรก็ดี การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่ดำเนินต่อเนื่องและบทบาทของท่าเรือแหลมฉบังในฐานะศูนย์กลางการขนส่งระดับภูมิภาค คาดว่าจะช่วยประคับประคองให้ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าของไทยยังคงรักษาทิศทางเติบโตได้ โดยผู้ประกอบการควรใช้โอกาสจากการลงทุนภาครัฐเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ พัฒนาระบบดิจิทัลโลจิสติกส์ และพัฒนามาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในระยะยาว

ตารางที่ 1 ประมาณการเศรษฐกิจไทย

	Unit	2568F	2569F
GDP	%YoY	2.0	1.6
Private Consumption	%YoY	2.0	2.0
Private Investment	%YoY	1.1	1.5
Gov. Consumption	%YoY	1.3	1.2
Public Investment	%YoY	6.5	2.0
Export of Good	%YoY	5.4	-1.0
Tourist	mn persons	33.5	34.0
Dubai Oil Price	USD/bbl	70.0	65.0

ที่มา : วิจัยธุรกิจ บมจ.ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ (ก.ย. 2568)

รูปที่ 10 ประมาณการปริมาณการค้าโลก



ที่มา : IMF (เม.ย. 2568)

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬหอัศว

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรินทร์ ศรีทองเต็ม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิลันดา ดิสเรตติวัฒน์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วัชรพันธ์ นิยม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ

เข้าใจ

ตอบโจทย์



Scan Here

For More Articles

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