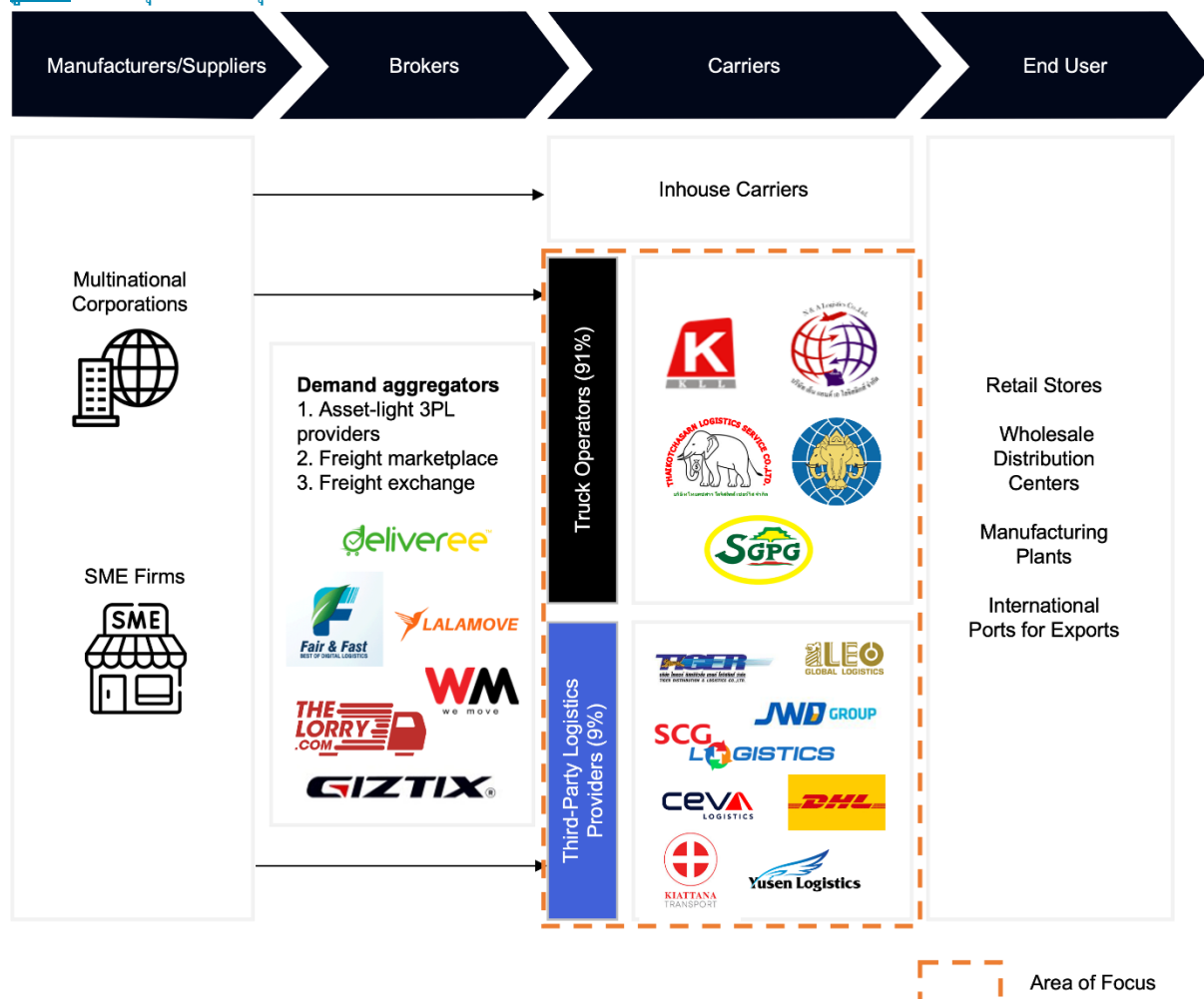


ภาพรวมธุรกิจ

- ประเทศไทยจัดเป็นหนึ่งในประเทศที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ในระดับแนวหน้า โดยจากการจัดอันดับ **Logistics Performance Index (LPI) ปี 2566** ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ **3** ของกลุ่ม **ASEAN-6** และอยู่ในอันดับที่ **34** จากทั้งหมด **139** ประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ การขนส่งทางถนนยังคงเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ โดยมีสัดส่วนสูงถึงประมาณ 80% ของปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด สาเหตุหลักมาจากการจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางที่ยังล้าสมัยและส่วนใหญ่เป็นรางเดี่ยว ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่การขนส่งทางน้ำยังขาดความเชื่อมโยงที่ดีระหว่างระบบขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนถ่ายสินค้า ส่งผลให้การขนส่งทางถนนยังคงเป็นทางเลือกหลัก โดยเฉพาะสำหรับการเชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิตกับคลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้าภายในประเทศ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ของธุรกิจเป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่เน้นให้บริการแบบดั้งเดิมคิดเป็นสัดส่วนราว **91%** ส่วนที่เหลืออีก **9%** เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบ **Third-Party Logistics Providers (3PL)** ที่เน้นการให้บริการแบบครบวงจร เช่น คลังสินค้า การจัดการระบบขนส่ง และการเชื่อมต่อกับระบบการจัดจำหน่ายของลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่โรงงานผู้ผลิตไปจนถึงท่าเรือนำเข้า-ส่งออก

รูปที่ 1 ห่วงโซ่อุปทานของธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน



ที่มา: วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจาก Speeda

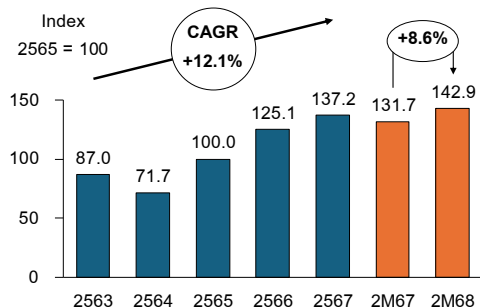
Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลเชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

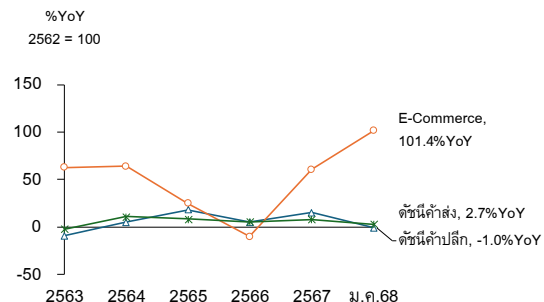
สถานการณ์ด้านความต้องการขนส่งสินค้าทางถนน

- สำหรับความต้องการขนส่งสินค้าทางถนนในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2568 พบว่ายังคงอยู่ในระดับที่ดีต่อเนื่อง สะท้อนจากดัชนีผลผลิตภาคโลจิสติกส์ที่ขยายตัว 8.6%YoY แม้จะชะลอลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยการเติบโตในช่วง 5 ปีย้อนหลัง (ปี 2563-2567) ที่อยู่ระดับ 12.1% ต่อปี แต่ยังคงสะท้อนถึงภาวะการฟื้นตัวของภาคธุรกิจและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ดำเนินไปในทิศทางบวก โดยเฉพาะการบริโภคภายในประเทศที่กลับมามีบทบาทสำคัญในการผลักดันความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้า โดยมีปัจจัยหนุนหลักจากการขยายตัวของธุรกิจ E-Commerce ที่เติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยในเดือนมกราคม 2568 พบว่าการจำหน่ายสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์ขยายตัวสูงถึง 101.4%YoY ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ให้ความสำคัญกับความสะดวกสบาย ความหลากหลายของสินค้า และโปรโมชั่นด้านราคาที่แข่งขันกันอย่างรุนแรงในแพลตฟอร์มดิจิทัล ในส่วนของการค้าปลีกแม่ในภาพรวมจะชะลอลงเล็กน้อยจากยอดขายรถยนต์ที่ยังคงหดตัว แต่หากพิจารณารายการประกอบจะพบว่ากำลังซื้อในหมวดสินค้าจำเป็นยังคงแข็งแกร่ง โดยสะท้อนจากยอดขายสินค้าอุปโภคบริโภคที่ขยายตัว 6.3%YoY และยอดขายของสรรพสินค้าที่ขยายตัวสูงถึง 25.1%YoY ตามแรงหนุนจากการฟื้นตัวของกำลังซื้อจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากจีน มาเลเซีย และรัสเซีย ที่เดินทางเข้าไทยมากขึ้นหลังรัฐบาลมีการใช้มาตรการฟรีวีซ่า ทั้งนี้ การขยายตัวของกำลังซื้อภายในประเทศไม่เพียงแต่กระตุ้นความต้องการขนส่งสินค้าขึ้นปลาย แต่ยังส่งผลต่อความต้องการขนส่งวัตถุดิบต้นน้ำและชั้นกลางตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานให้เติบโตตามไปด้วย

รูปที่ 2 ดัชนีผลผลิตภาคโลจิสติกส์ของไทย



รูปที่ 3 ดัชนีค่าส่งและค่าปลีกของไทย



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย

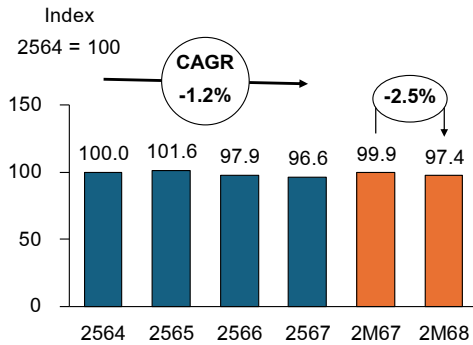
- นอกจากนี้ อีกปัจจัยสนับสนุนสำคัญต่อความต้องการขนส่งสินค้าทางถนนในช่วงต้นปี 2568 คือการเร่งส่งออกสินค้าของไทยในบางอุตสาหกรรม โดยการส่งออกของไทยในช่วง 2 เดือนแรกเร่งตัวขึ้นไปที่ 13.1%YoY ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการเร่งจัดส่งสินค้า (Frontloading) ก่อนสหรัฐอเมริกาจะเริ่มใช้มาตรการ Reciprocal Tariff ทำให้ผู้ส่งออกหลายรายเร่งทยอยจัดส่งคำสั่งซื้อล่วงหน้าเพื่อเลี่ยงต้นทุนภาษีที่อาจเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้เกิดความต้องการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังท่าเรือหรือด่านชายแดนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม แม้ตัวเลขการส่งออกจะขยายตัวเพิ่มขึ้น แต่ในด้านการผลิตภาคอุตสาหกรรมของไทยโดยรวมยังคงเผชิญแรงกดดันอย่างต่อเนื่อง โดยดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรม (MPI) ในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2568 หดตัว 2.5%YoY สะท้อนความเปราะบางของภาคการผลิตที่เผชิญปัญหาเชิงโครงสร้าง โดยเฉพาะกลุ่มยานยนต์ เหล็ก และเครื่องใช้ไฟฟ้า ที่ประสบปัญหาการเปลี่ยนผ่านเทคโนโลยี การแข่งขันด้านราคา

Disclaimer:

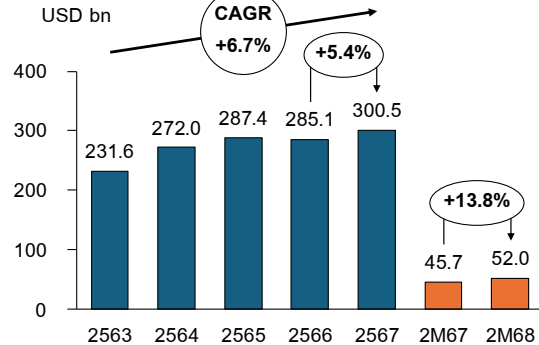
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

รุนแรง และคำสั่งซื้อที่ฟื้นตัวช้ากว่าคาด ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวอาจจำกัดความต้องการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบของกลุ่มอุตสาหกรรมเหล่านี้

รูปที่ 4 ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของไทย (MPI)



รูปที่ 5 มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทย

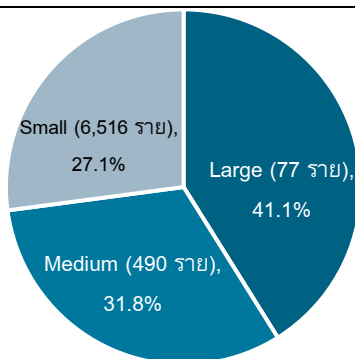


ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของ OIE และ MOC

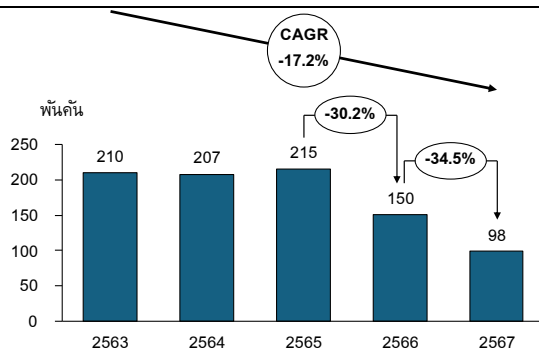
สถานการณ์ด้านผู้ประกอบการ

- จากฐานข้อมูล Enlite พบว่า ณ สิ้นปี 2566 มีผู้ประกอบการในธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนที่จดทะเบียนนิติบุคคลจำนวนทั้งสิ้น 7,083 ราย แบ่งเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่เพียง 77 ราย หรือคิดเป็นสัดส่วนเพียง 1% ของจำนวนผู้ประกอบการทั้งหมด ขณะที่ผู้ประกอบการ SME คิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 99% แม้จะมีจำนวนมาก แต่ผู้ประกอบการ SME กลับต้องเผชิญการแข่งขันที่เข้มข้น เนื่องจากผู้ประกอบการรายใหญ่สามารถครองส่วนแบ่งรายได้ได้ถึง 41.1% ของตลาดรวมที่มีมูลค่าราว 1.7 แสนล้านบาท สะท้อนให้เห็นถึงโครงสร้างตลาดที่มีลักษณะกระจุกตัวสูง ซึ่งส่งผลให้ผู้เล่้นขนาดเล็กต้องแข่งขันกันเพื่อแย่งชิงรายได้จากตลาดส่วนที่เหลือเพียง 58.9% ท่ามกลางแรงกดดันด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น
- ทั้งนี้ ผู้ประกอบการในธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนมีแนวโน้มชะลอการลงทุนอย่างต่อเนื่อง สะท้อนจากยอดจดทะเบียนรถบรรทุกใหม่ที่ลดลงเหลือเพียง 98,000 คันในปี 2567 จากระดับ 215,000 คันในปี 2565 หรือคิดเป็นการหดตัวถึง 54.4% ภายใน 2 ปี โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสม (CAGR) หดตัวปีละ 17.2% ระหว่างปี 2563–2567 ท่ามกลางความไม่แน่นอนด้านต้นทุนเชื้อเพลิง และภาวะเศรษฐกิจที่ยังฟื้นตัวอย่างเชื่องช้า ซึ่งส่งผลให้ความเชื่อมั่นในการลงทุนของผู้ประกอบการยังอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการแข่งขันด้านราคาที่กระทบต่ออัตรากำไรอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดเล็กที่มีข้อจำกัดด้านเงินทุนและการเข้าถึงแหล่งสินเชื่อ

รูปที่ 6 ส่วนแบ่งตลาด (รายได้) ตามขนาดธุรกิจ, 2566



รูปที่ 7 ยอดจดทะเบียนรถบรรทุกใหม่



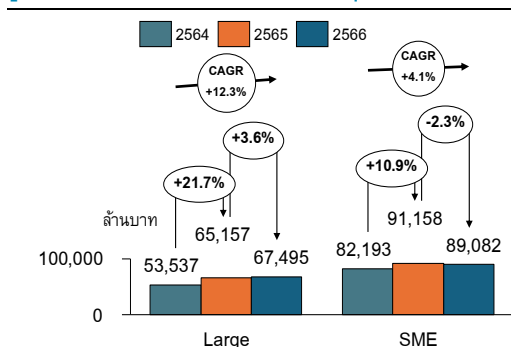
ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของ Enlite (TSIC 49330), กรมขนส่งทางบก

Disclaimer:

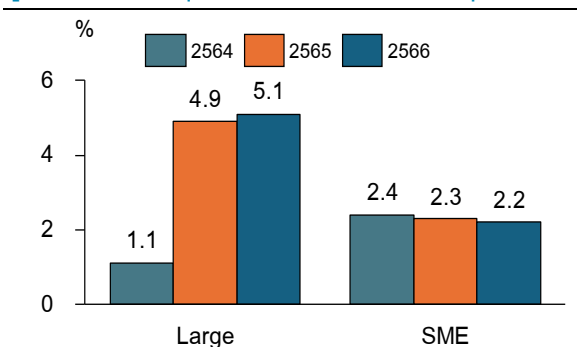
ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

- ในด้านผลประกอบการของธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน พบว่า ผู้ประกอบการรายใหญ่มักยังคงแสดงความได้เปรียบทางการแข่งขันทั้งในเชิงรายได้และความสามารถในการทำกำไร โดยรายได้รวมของกลุ่มผู้ประกอบการรายใหญ่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 53,537 ล้านบาทในปี 2564 เป็น 67,495 ล้านบาทในปี 2566 หรือคิดเป็นการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ที่ราว 12.3% ต่อปี โดยเฉพาะในปี 2565 ที่เติบโตสูงถึง 21.7% YoY ซึ่งสะท้อนการขยายตัวของฐานลูกค้าและบริการที่สามารถตอบโจทย์ผู้ใช้บริการขนาดใหญ่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในขณะที่กลุ่มผู้ประกอบการ SME มีรายได้รวมเติบโตชะลอตัวอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2566 รายได้ลดลง 2.3% YoY ชะลอลงมาจากปี 2565 ที่เคยเติบโตสูงถึง 10.9% YoY สะท้อนถึงภาวะการแข่งขันที่รุนแรง ต้นทุนที่สูงขึ้น และข้อจำกัดด้านศักยภาพในการขยายฐานลูกค้า โดยเฉพาะในกลุ่มลูกค้าที่ต้องการบริการครบวงจรและมีเงื่อนไขเฉพาะทาง เช่น การขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งผู้ประกอบการรายใหญ่มีความได้เปรียบทั้งในด้านเงินทุน เทคโนโลยี และความน่าเชื่อถือในการให้บริการ ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าระดับกลางถึงใหญ่ได้ดีกว่า
- ในด้านความสามารถในการทำกำไร ผู้ประกอบการรายใหญ่มีอัตรากำไรสุทธิ (NPM) ที่สูงกว่าชัดเจน โดยอยู่ที่ระดับ 5.1% ในปี 2566 ขณะที่กลุ่ม SME อยู่ที่ระดับ 2.2% ซึ่งแม้ว่ากลุ่ม SME จะมี NPM ที่ค่อนข้างทรงตัว แต่ระดับอัตรากำไรที่ต่ำกว่าอย่างมีนัยสำคัญสะท้อนถึงต้นทุนต่อหน่วยที่สูงกว่าและความสามารถในการบริหารจัดการต้นทุนที่จำกัด จึงอาจเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว โดยเฉพาะในภาวะที่ต้นทุนเชื้อเพลิง ค่าจ้างแรงงาน และต้นทุนการเงินยังคงอยู่ในระดับสูง

รูปที่ 8 รายได้รวมจำแนกตามขนาดธุรกิจ



รูปที่ 9 อัตรากำไรสุทธิ (NPM) จำแนกตามขนาดธุรกิจ



ที่มา : วิเคราะห์โดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากข้อมูลของ Enlite (TSIC 49330)

หมายเหตุ: ผลประกอบการของธุรกิจคำนวณเฉพาะบริษัทที่นำส่งงบการเงินต่อเนื่องในช่วงปี 2564-2566

แนวโน้มธุรกิจ

- ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนของไทยในช่วง 1 ปีข้างหน้า คาดว่าจะ ขยายตัวได้ในกรอบที่จำกัด ท่ามกลางภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังไม่ฟื้นตัวอย่างเต็มที่ และความเสี่ยงเชิงโครงสร้างภายในประเทศที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น แม้จะได้รับแรงสนับสนุนบางส่วนจากอุปสงค์ในประเทศ โดยเฉพาะจากการบริโภคสินค้าอุปโภคบริโภคและการเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจ E-Commerce ตามพฤติกรรมผู้บริโภคที่หันมาให้ความสำคัญกับความสะดวกและความรวดเร็วในการจัดส่งสินค้า แต่ปัจจัยบวกดังกล่าวยังไม่เพียงพอจะชดเชยแรงกดดันจากภาวะเศรษฐกิจภายนอกภายใต้บริบทของเศรษฐกิจโลกที่ยังไม่ฟื้นตัวอย่างเต็มที่ และข้อจำกัดด้านประสิทธิภาพเชิงโครงสร้างของอุตสาหกรรมในประเทศ
- โดยหนึ่งในปัจจัยเสี่ยงสำคัญคือ มาตรการขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ภายใต้กรอบ Reciprocal Tariff ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนเมษายน 2568 โดยครอบคลุมสินค้าสำคัญของไทย เช่น ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เหล็ก

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

และอูมิเนียม มาตรการดังกล่าวมีแนวโน้มจะกระทบต่อคำสั่งซื้อจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจากสหรัฐฯ และประเทศพันธมิตรในห่วงโซ่อุปทาน ส่งผลให้ภาคการผลิตในประเทศต้องปรับลดกำลังการผลิตลง ซึ่งตามมาด้วยการลดความถี่ในการขนส่งวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป โดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ทั้งนี้ รายงานของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) เมื่อเดือนเมษายน 2568 ระบุว่า เศรษฐกิจโลกปีนี้จะเติบโตเพียง 2.8% ขณะที่ไทยคาดว่าจะเติบโตเพียง 1.8% ซึ่งต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศตลาดเกิดใหม่ในเอเชีย สะท้อนภาวะการค้าโลกที่ยังอยู่ในช่วงเปราะบาง

- อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังได้รับแรงสนับสนุนจาก แนวโน้มราคาน้ำมันที่ปรับลดลง ซึ่งเป็นปัจจัยบวกที่ช่วยลดแรงกดดันจากฝั่งต้นทุน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ประกอบการ SME ที่มีสัดส่วนต้นทุนเชื้อเพลิงสูงในโครงสร้างต้นทุนรวม แนวโน้มดังกล่าวช่วยให้สามารถควบคุมต้นทุนผันแปรได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และ เอื้อประโยชน์ต่อการรักษาระดับอัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin: NPM) ท่ามกลางสภาวะที่รายได้ของผู้ประกอบการชะลอตัวจากความต้องการขนส่งภาคอุตสาหกรรมที่ลดลง
- นอกจากนี้ การปรับตัวผ่านการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลถือเป็นแนวทางสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขัน เช่น การติดตั้งระบบ GPS เพื่อติดตามยานพาหนะ การใช้ระบบวางแผนเส้นทาง (Route Optimization) เพื่อประหยัดเชื้อเพลิง รวมถึงการเชื่อมต่อกับแพลตฟอร์ม Aggregator หรือ Third-Party Logistics (3PL) เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงลูกค้าใหม่และลดต้นทุนต่อหน่วย โดยเฉพาะในกลุ่มลูกค้าองค์กรที่มีความสำคัญกับมาตรฐานบริการและระบบติดตามแบบเรียลไทม์ ทั้งนี้ การลงทุนในเทคโนโลยีจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการยกระดับธุรกิจ จาก การให้บริการแบบดั้งเดิม ไปสู่บริการที่มีประสิทธิภาพและสามารถตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการ SME ส่วนใหญ่ยังเผชิญข้อจำกัดด้านทุนและความสามารถในการปรับระบบหลังบ้านเพื่อรองรับการทำงานร่วมกับแพลตฟอร์มดังกล่าวได้อย่างเต็มรูปแบบ
- **สรุป** ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนในปี 2568 ยังคงมีแรงหนุนจากปัจจัยภายในประเทศและต้นทุนพลังงานที่ผ่อนคลาย แต่ยังคงเผชิญแรงกดดันจากปัจจัยภายนอกและข้อจำกัดเชิงโครงสร้างที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการ SME เป็นพิเศษ โอกาสในการเติบโตยังคงอยู่ในกรอบที่จำกัด และจะขึ้นอยู่กับความสามารถในการบริหารต้นทุน การปรับตัวเชิงเทคโนโลยี และการยกระดับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

ผู้จัดทำบทวิเคราะห์

นายธรรณ ศรีทองเต็ม (Taratnons@lhbank.co.th)

วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์

ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

LH BANK BUSINESS RESEARCH



ดร. ธนพล ศรีธัญพงศ์

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ



ณัฐชาติ วิรุฬหัตถ์

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ธรรณ ศรีทองเต็ม

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



เชียวชาญ ศรีชัยยา

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



วิไลดา ดิสรเทติวัฒน์

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส



วัชรพันธ์ นิยม

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)



ณวัชร หันสุเวช

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)



ศรีอำไพ อิงคกิตติ

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

ฉบับ

เข้าใจ

ตอบโจทย์



Scan Here

For More Articles

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

Disclaimer:

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับมาจากแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง