SCB EIC Industry insight

Logistics

ธุรกิจโลจิสติกส์ในปี 2027 มีแนวโน้มขยายตัวจำกัด แม้ความต้องการขนส่งยังเพิ่มขึ้น แต่เผชิญแรงกดดันจากการแข่งขันและค่าขนส่งท่ามกลางความเสี่ยงจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ นโยบายการค้าของสหรัฐฯ และการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศที่อาจเพิ่มต้นทุนและสร้างอุปสรรคต่อการขนส่ง

November 2026



SCB EIC

Executive summary

ภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ในปี 2027 มีแนวโน้มขยายตัวจำกัด โดยแม้ความต้องการขนส่งยังเติบโต แต่เผชิญแรงกดดันจากค่าขนส่งและการแข่งขัน โดยรายได้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยคาดว่าจะเติบโตราว 1.9%YoY และมีมูลค่าราว 1.1 ล้านล้านบาท ซึ่งความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังได้รับแรงหนุนจากมูลค่าส่งออกและนำเข้าของไทยที่คาดว่าจะขยายตัว 5.5%YoY และ 4.8%YoY ตามลำดับ โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ตามกระแส AI Boom ซึ่งสนับสนุนทั้งการขนส่งทางเรือ ทางอากาศ และการค้าชายแดนและผ่านแดน อีกทั้ง การลงทุนจากภาคเอกชนของไทยยังเพิ่มสูงขึ้น ขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าในประเทศขยายตัวชะลอลง ตามการบริโภคภาคเอกชนที่คาดว่าเติบโต 1.6%YoY หลังสิ้นสุดมาตรการพยุงเศรษฐกิจและยังมีภาระหนี้ครัวเรือนกดดันกำลังซื้อ ส่วนการขนส่งพัสดุยังเติบโตตามตลาด E-commerce ทั้งนี้ต้องติดตามความเสี่ยงจากปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ในหลายคู่พิพาทที่จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้า เส้นทางการค้าและราคาน้ำมัน นโยบายภาษีการนำเข้าของสหรัฐฯ ตลอดจนปรากฏการณ์เอลนีโญที่อาจกระทบเส้นทางขนส่งทางน้ำและปริมาณขนส่งสินค้าเกษตรจากผลผลิตที่ลดลง

อัตราค่าขนส่งในปี 2027 มีแนวโน้มปรับลดลงในภาพรวม ตามราคาน้ำมันและ Capacity การขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยราคาน้ำมันดิบ Brent เฉลี่ยทั้งปีคาดว่าจะลดลงราว 11%YoY อยู่ที่ 80 USD/บาร์เรล ขณะที่ราคาดีเซลเฉลี่ยคาดว่าอยู่ที่ 36 บาท/ลิตร ใกล้เคียงกับในปี 2026 เนื่องจากยังต้องเก็บเงินชดเชยกองทุนน้ำมัน ทั้งนี้**ค่าระวางเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์**มีแนวโน้มได้รับแรงกดดันสูงจากปริมาณเรือใหม่ที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อีกทั้ง ยังมีโอกาสที่ปัญหาทะเลแดงคลี่คลายลงและทำให้สามารถขนส่งผ่านคลองสุเอซได้มากขึ้น **ส่วนค่าขนส่งทางอากาศ**แม้จะได้รับแรงกดดันจากราคาน้ำมันแต่ยังมีแรงหนุนจากความต้องการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ตามกระแส AI Boom **ขณะที่ ค่าขนส่งทางถนน**มีแนวโน้มใกล้เคียงเดิมจากระดับราคาน้ำมันดีเซล อย่างไรก็ดี ความผันผวนของภูมิรัฐศาสตร์อาจส่งผลกระทบต่อราคาพลังงานและต่อเนื่องไปยังการเปลี่ยนแปลงทิศทางค่าขนส่งได้

Green logistics **และ** AI in Logistics **เป็น 2 เทรนด์หลักที่ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญ**

1. Green logistics กำลังเป็นเรื่องที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทยต้องเร่งให้ความสำคัญจากราคาพลังงานที่เร่งตัวสูง ประกอบกับการตอบรับเกณฑ์การค้าโลกและเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกตามแผนการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศฉบับใหม่ของไทย (NDC 3.0) โดยแม้ปัจจุบันการเปลี่ยนผ่านสู่รถบรรทุกไฟฟ้า/รถกระบะไฟฟ้าจะยังมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานบางส่วนทำให้สัดส่วนการใช้งานยังน้อย แต่ด้วยทิศทางการพัฒนาเทคโนโลยีที่เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ผู้ประกอบการจึงควรเริ่มปรับตัวผ่านการนำร่องในเส้นทางที่มีความพร้อม หรือกับกลุ่มลูกค้าที่มีความต้องการบริการ Green logistics โดยเฉพาะ
2. AI in Logistics จะกลายเป็นหัวใจสำคัญในการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการและช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน โดยเฉพาะการนำระบบ AI มาใช้บริหารจัดการ Supply chain เช่น การประมาณการความต้องการสินค้าและสินค้าคงคลัง, การจัดทำเอกสารขนส่งและพิธีการศุลกากร, ระบบติดตามสถานะสินค้าไปถึงการให้บริการ, การพัฒนาแพลตฟอร์มจับคู่การขนส่งสินค้า และการใช้หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติภายในคลังสินค้า ตลอดจนการใช้การขนส่งสินค้าแห่งอนาคต อย่างโดรนและรถบรรทุกที่ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ทั้งนี้การลงทุนในเทคโนโลยีเหล่านี้อย่างเป็นระบบ จะช่วยเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันแก่ผู้ประกอบการได้อย่างมีนัยสำคัญ

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC

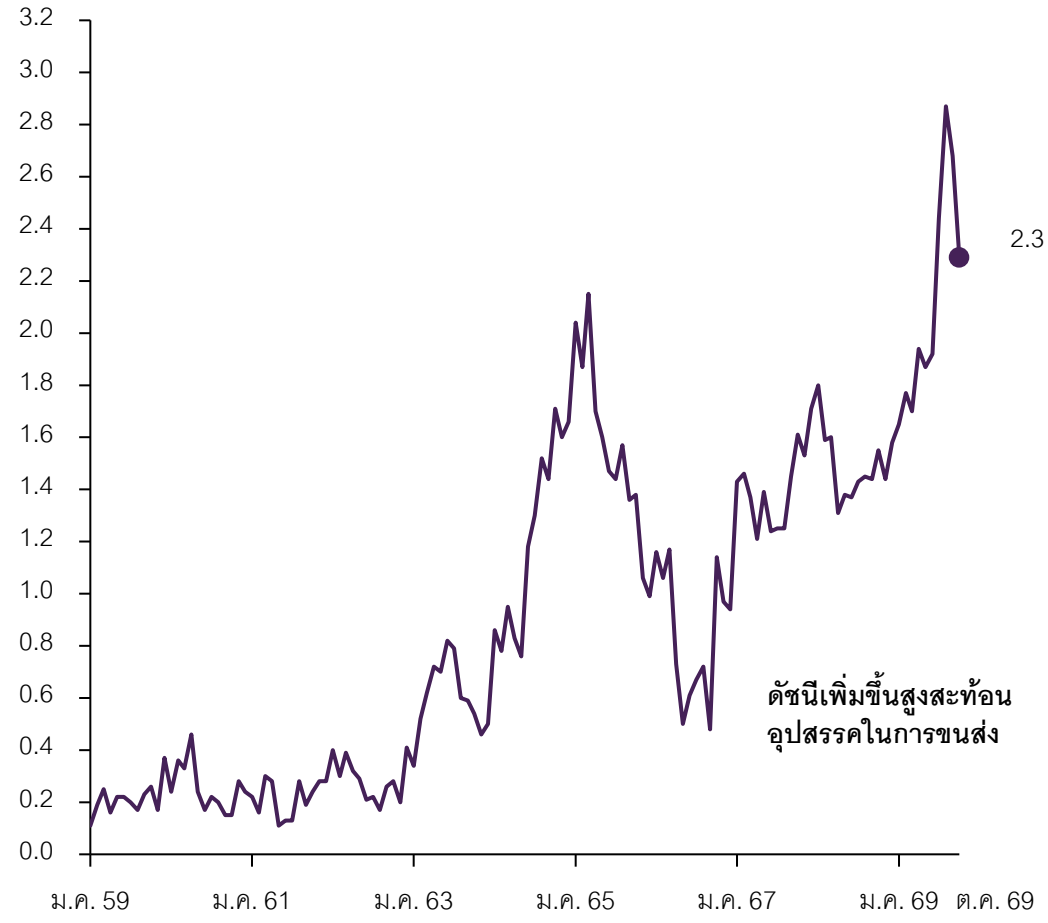


ผลกระทบจากความไม่แน่นอนและความผันผวนของโลก ต่อธุรกิจโลจิสติกส์

ธุรกิจโลจิสติกส์เผชิญกับความไม่แน่นอนและความผันผวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะจากทั้งปัญหา Geopolitics และ Climate change

Global Supply Chain Stress Index

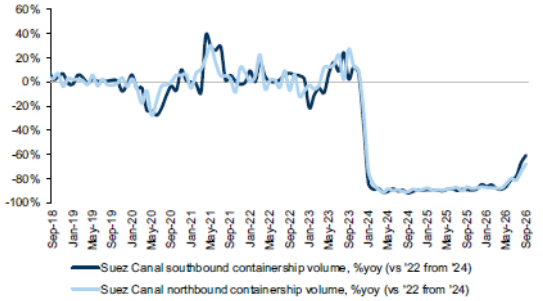
หน่วย : จุด



Geopolitics และ Climate change สร้างความผันผวนต่อธุรกิจโลจิสติกส์

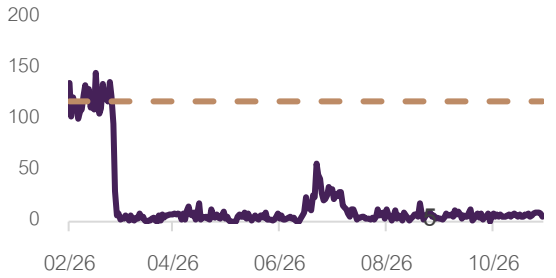
การใช้ Suez Canal เริ่มกลับมา

ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านคลองสุเอซ



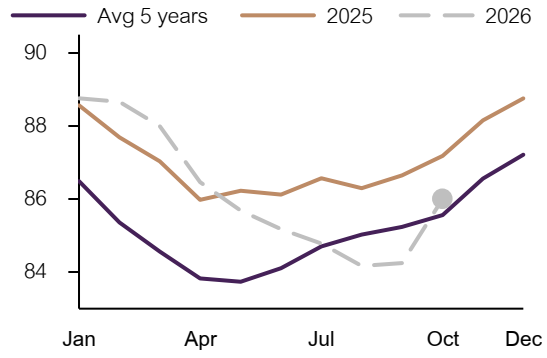
ช่องแคบ Hormuz ยังอยู่ในความเสี่ยง

ปริมาณเรือผ่าน Hormuz



ระดับน้ำใน Panama และ Rhine ลดลง

ระดับน้ำที่คลองปานามา



พายุไต้ฝุ่นบริเวณทะเลจีนใต้

ปัญหาท่าเรือในเอเชียหนาแน่น อีกทั้ง ไทยเผชิญปัญหาน้ำท่วม ICD ลาดกระบัง



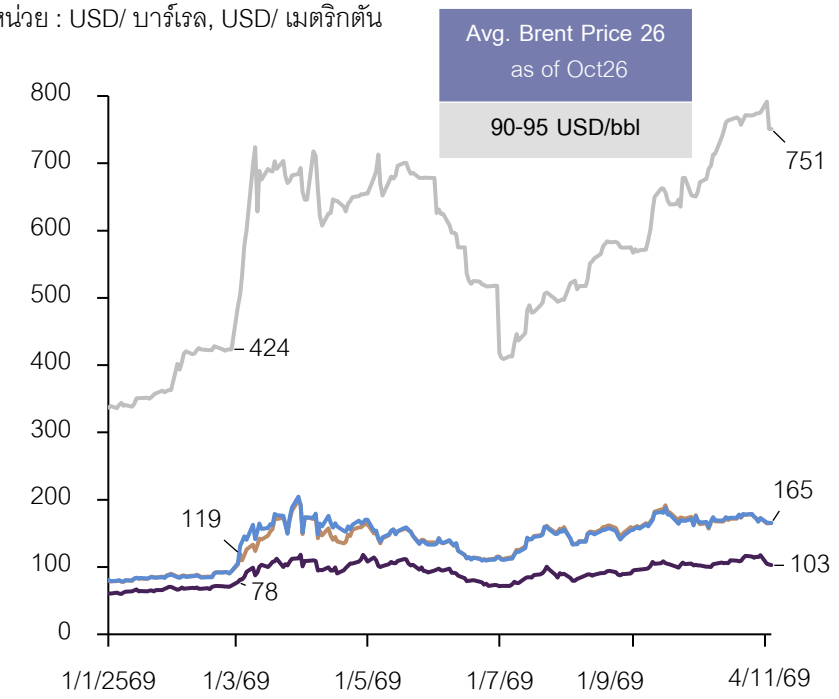


ที่มา: การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ World Bank, GS, CEIC, Canal de Panama

ความผันผวนที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบค่อนข้างสูงต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน และต่อเนื่องไปยังอัตราค่าขนส่งสินค้า ซึ่งสร้างความท้าทายแก่ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ค่อนข้างมาก

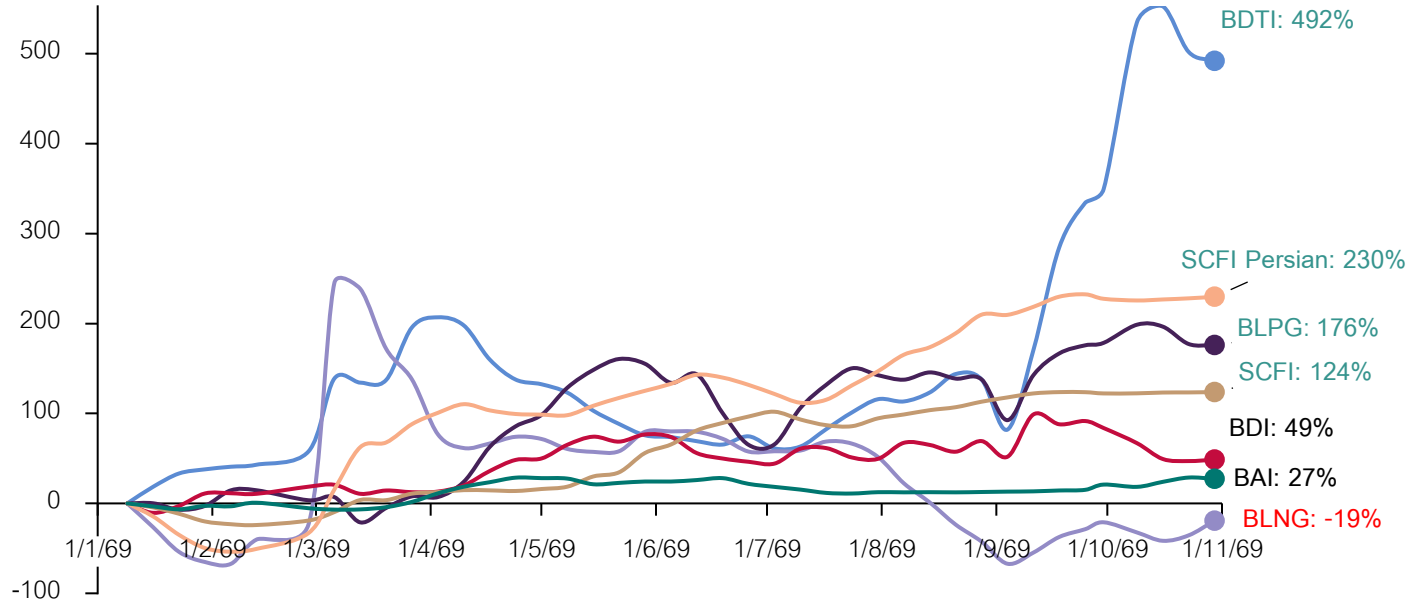
ราคาน้ำมันแต่ละประเภทที่ใช้ในการขนส่ง

หน่วย : USD/ บาร์เรล, USD/ เมตริกตัน



อัตราค่าขนส่งสินค้าทั่วโลก แยกตามประเภทการขนส่ง (As of 3 Nov 26)

หน่วย : %YTD



อัตราการเปลี่ยนแปลง (%YoY)

Brent	31%		Marine Fuel oil	35%
Diesel	60%		Jet fuel	64%

อัตราการเปลี่ยนแปลง (%YoY)

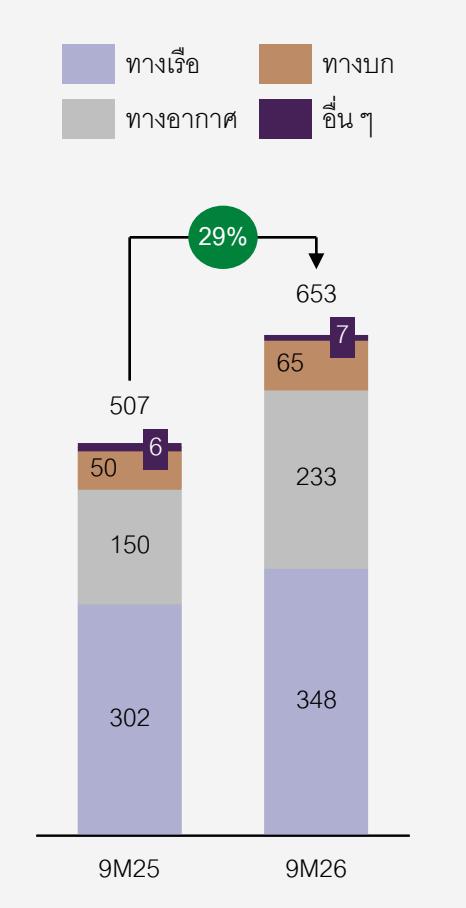
ค่าขนส่งเรือน้ำมันดิบ (BDTI)	205%	ค่าขนส่งเรือคอนเทนเนอร์ (SCFI)	64%
ค่าขนส่งเรือ LNG (BLNG)	148%	ค่าขนส่งเรือคอนเทนเนอร์ (SCFI) อ่าวเปอร์เซีย	214%
ค่าขนส่งเรือ LPG (BLPG)	168%	ค่าขนส่งทางอากาศ (BAI)	16%
ค่าขนส่งเรือเทกอง (BDI)	65%		

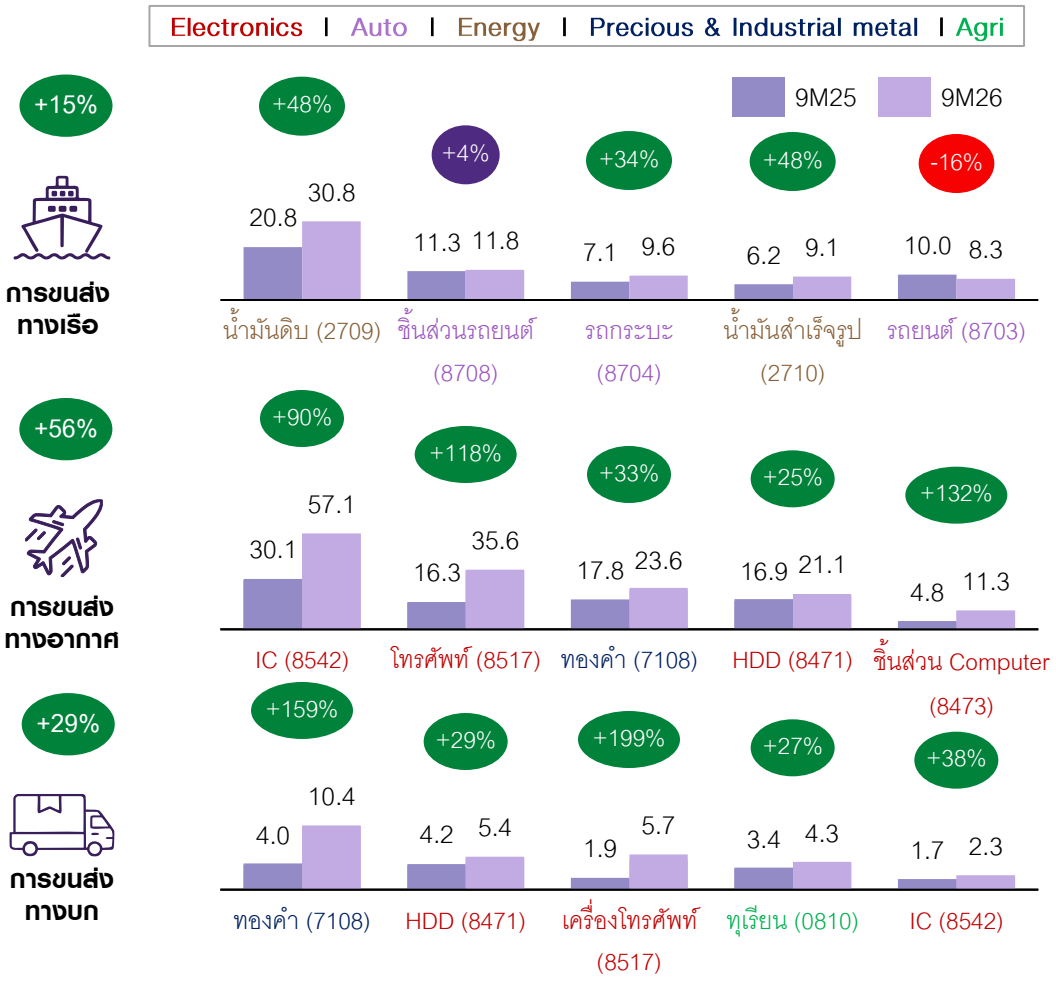
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ CEIC และ Bloomberg

อย่างไรก็ดี ธุรกิจโลจิสติกส์ยังได้รับอานิสงส์จากความต้องการขนส่งที่ยังเร่งตัวจากการนำเข้าและส่งออกของไทยที่ยังขยายตัวสูง

มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยปี 2026

หน่วย : พันล้าน USD

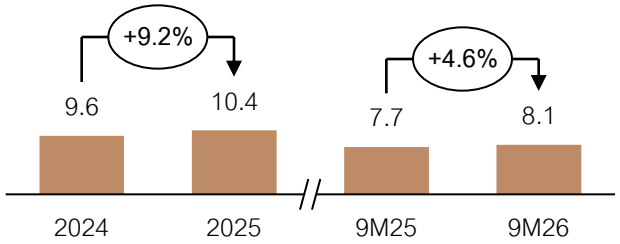




ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

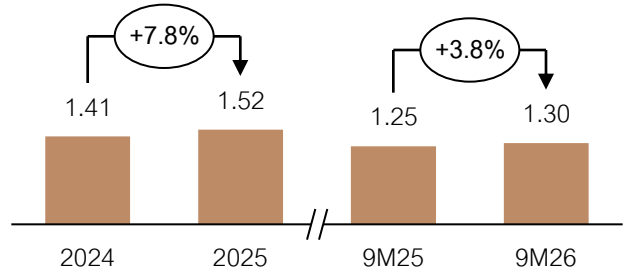
ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้าน TEU

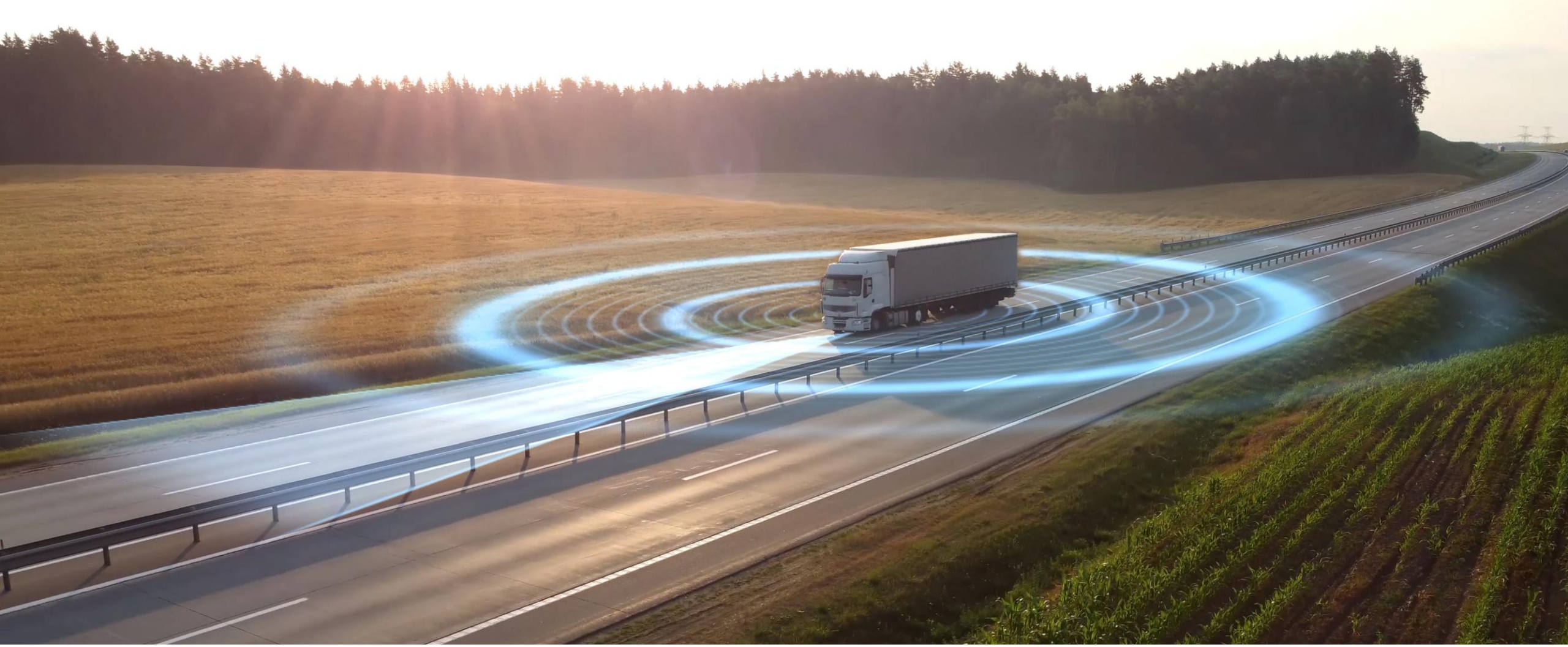


ปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิ

หน่วย : ล้านตัน



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ CEIC, MOC, SETSMART, TAT และ AOT



ธุรกิจโลจิสติกส์ในปี 2027 มีแนวโน้มเป็นอย่างไร?

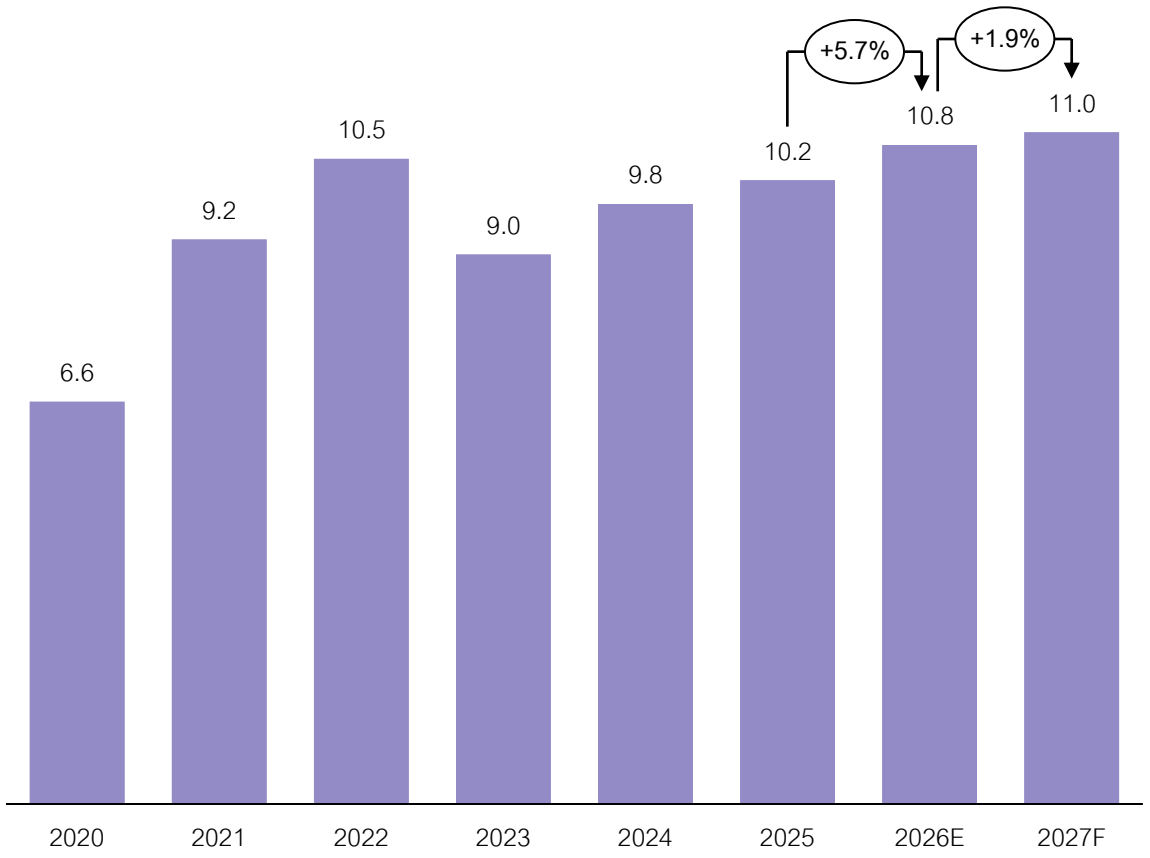
ในปี 2027 รายได้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีแนวโน้มขยายตัวจำกัด โดยได้รับแรงกดดันจากอัตราค่าขนส่งที่มีแนวโน้มลดลงตามราคาน้ำมันและการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ขณะที่ความต้องการขนส่งยังเติบโตดี

ภาพรวมภาวะธุรกิจโลจิสติกส์ปี 2027

- **รายได้ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ปี 2027 ขยายตัวจำกัด** 1.9%YoY อยู่ที่ 1.1 ล้านล้านบาท
- **ความต้องการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง** โดยความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังขยายตัวต่อเนื่องตามการส่งออกและการนำเข้าของไทยที่เพิ่มขึ้น 5.5%YoY และ 4.8%YoY ตามลำดับ และมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนยังขยายตัวตามกระแส AI Boom ส่วนความต้องการบริโภคสินค้าอุปโภคบริโภคภายในประเทศขยายตัวชะลอลง โดยการบริโภคภาคเอกชนเติบโตลดลงอยู่ที่ 1.6%YoY จากที่สิ้นสุดมาตรการไทยช่วยไทยพลัสในปี 2026 ประกอบกับปัญหาหนี้ครัวเรือนที่ยังสูงกดดันการใช้จ่าย อย่างไรก็ดี การซื้อขายสินค้าผ่าน E-commerce ยังเติบโตต่อเนื่อง
- **อัตราค่าขนส่งในแต่ละโหมดขนส่งปี 2027 มีแนวโน้มลดลง** ตามระดับราคาน้ำมัน โดยราคาน้ำมันดิบ Brent เฉลี่ยทั้งปีคาดว่าลดลง 11% อยู่ที่ 80 USD/บาร์เรล ส่วนราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ยจะอยู่ใกล้เคียงเดิมที่ 36 บาท/ลิตร จากที่ยังต้องเก็บเงินชดเชยกองทุนน้ำมัน โดยค่าขนส่งทางเรือคอนเทนเนอร์มีแนวโน้มลดลงสูงกว่าค่าขนส่งทางอากาศ เนื่องจากการขนส่งทางเรือมีปริมาณเรือใหม่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ส่วนค่าขนส่งทางถนนในประเทศมีแนวโน้มใกล้เคียงเดิมตามระดับราคาน้ำมันดีเซล
- **ปัจจัยที่ต้องติดตามในธุรกิจโลจิสติกส์ ได้แก่**
  1. Trump tariffs จากปัจจุบันที่เรียกเก็บแล้วในอัตรา 12.5% ในประเด็น Forced labor และมีโอกาสเก็บเพิ่มเติมจากประเด็น Excess capacity รวมถึงปัญหาสินค้าเข้าข่ายสวมสิทธิที่ภาครัฐไทยจะต้องเข้มงวดมากขึ้น ซึ่งล้วนจะส่งผลต่อเส้นทางการค้าและการลงทุนกับไทย
  2. Geopolitics **ที่ยังมีความเสี่ยงสูงทั่วโลก** เช่น ช่องแคบฮอร์มุซ ทะเลแดง และความขัดแย้งไทย-กัมพูชา ซึ่งสร้างอุปสรรคการขนส่งค่อนข้างมาก กระทบหลายเส้นทางการขนส่งสินค้าสำคัญของโลก และส่งผลให้ราคาน้ำมันพุ่งสูงและค่าขนส่งสูงตาม
  3. Green logistics in transition จากปัจจัยกดดันด้านราคาน้ำมันที่เร่งตัวส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งเร่งลงทุนนำรถกระบะ/รถบรรทุกไฟฟ้ามาให้บริการ Green logistics มากขึ้น
  4. AI in Logistics ซึ่งจะเข้ามามีส่วนช่วยยกระดับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ พร้อมทั้งเร่งให้หลายธุรกิจปรับตัว เช่น Freight forwarder, Logistics software และ Customs broker

รายได้ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

หน่วย : แสนล้านบาท



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC

ความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยในปี 2027 มีแนวโน้มเติบโตตามการส่งออก-นำเข้าสินค้าของไทยที่ขยายตัวต่อเนื่อง และภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกที่มีทิศทางปรับตัวดีขึ้น แต่เผชิญความเสี่ยงจากภาษีทรัมป์ ภูมิรัฐศาสตร์และปรากฏการณ์เอลนีโญ

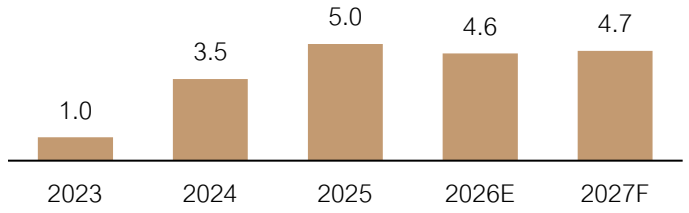
การคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกโดย SCB EIC

หน่วย : %YoY

GDP growth (%YoY)	สัดส่วนการค้าปี 2025	2025	2026E	2027F
World	100%	2.8%	2.6%	2.7% ↔
China	22%	5.0%	4.5%	4.3% ↓
US	14%	2.2%	2.3%	2.2% ↔
Japan	8%	1.2%	0.8%	1.1% ↑
Euro	7%	1.5%	0.9%	1.1% ↑
CLMV	7%	7.1%	6.2%	6.4% ↑

World Merchandise Trade Volume จาก IMF

หน่วย : %



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ CEIC, Bloomberg, IMF และ NESDC

การคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจไทยโดย SCB EIC

หน่วย : %YoY

ประมาณการเศรษฐกิจ (กรณีฐาน)	หน่วย	2025	2026E	2027F
GDP	%YoY	2.4	2.2	2.1 ↔
การบริโภคภาคเอกชน	%YoY	2.5	2.6	1.6 ↓
การบริโภคภาครัฐ	%YoY	0.6	1.3	1.2 ↔
การลงทุนภาคเอกชน	%YoY	3.5	9.0	4.9 ↓
การลงทุนภาครัฐ	%YoY	8.9	3.8	2.4 ↓
มูลค่าส่งออกสินค้า (USD BOP basis)	%YoY	12.7	16.0	5.5 ↓
มูลค่านำเข้าสินค้า (USD BOP basis)	%YoY	13.0	28.0	4.8 ↓
เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ (เฉลี่ย)	THB/USD	32.5	32.8-33.8	33.5-34.5

ปัจจัยสนับสนุนการขนส่งสินค้าปี 2027

- เศรษฐกิจทั่วโลกและการค้าระหว่างประเทศของไทยที่มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น
- กระแส AI Boom, การลงทุนจากต่างประเทศของไทยที่เพิ่มขึ้น และธุรกิจในกลุ่มบนของ K-shape ของไทย
- มาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐของไทย

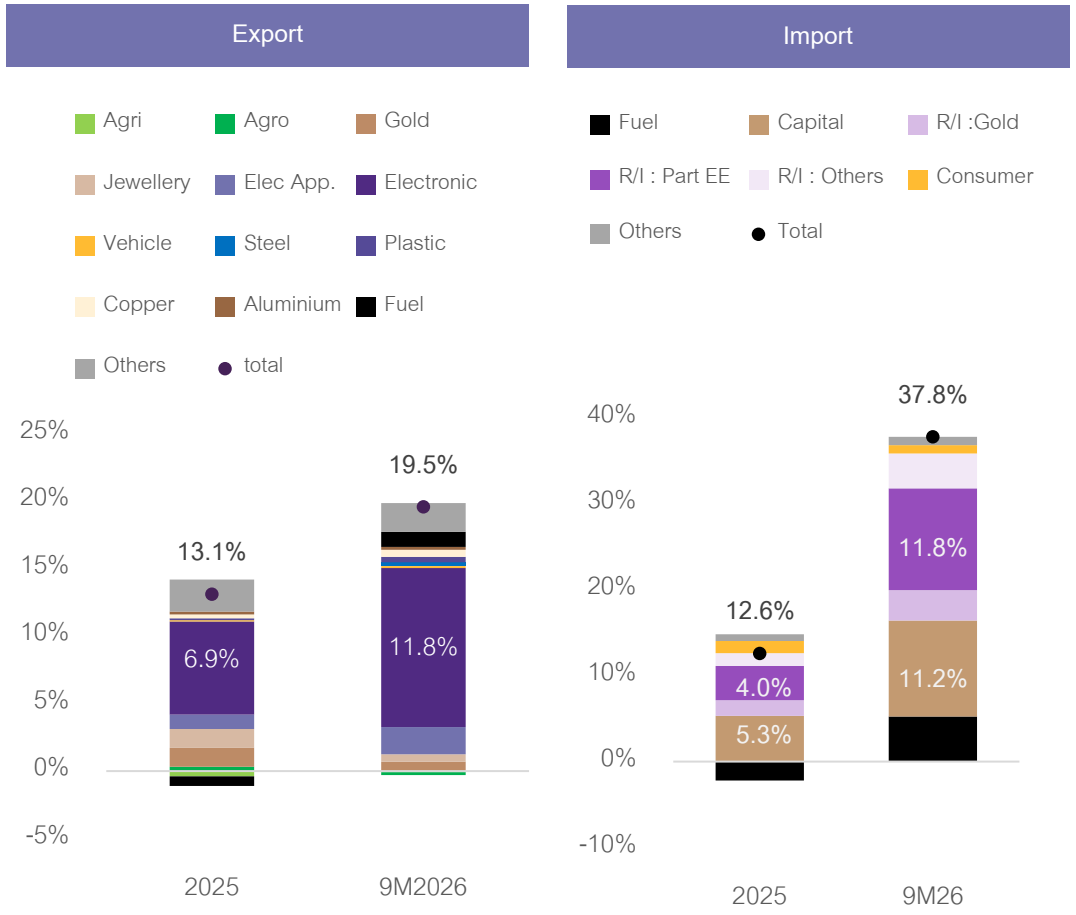
ปัจจัยเสี่ยงต่อการขนส่งสินค้าปี 2027

- เศรษฐกิจไทยที่ขยายตัวใกล้เคียงเดิม และปัญหารายได้ลดและหนี้ครัวเรือนสูง
- Trump tariffs ที่มีโอกาสประกาศเพิ่มเติม ซึ่งส่งผลต่อสินค้าในบางกลุ่ม
- Geopolitics ทั่วโลก ที่มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง รวมถึงความขัดแย้งไทย-กัมพูชา ที่ยังไม่คลี่คลาย
- ปรากฏการณ์เอลนีโญ ซึ่งจะลดระดับน้ำและกระทบเส้นทางขนส่ง อีกทั้งยังลดปริมาณขนส่งสินค้าเกษตรจากผลผลิตที่ลดลง

การค้าระหว่างประเทศของไทยพึ่งพาสินค้ากลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ค่อนข้างสูงทั้งด้านการนำเข้าและส่งออก และมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องในปี 2027 จากกระแส AI Boom ขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้ากลุ่มยานยนต์และสินค้าเกษตรมีแนวโน้มเติบโตชะลอลง

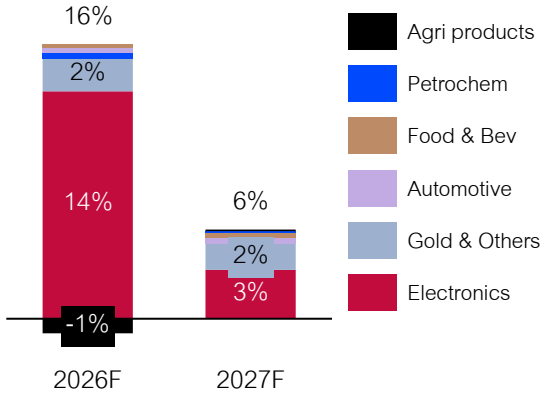
Contribution to Growth การค้าระหว่างประเทศของไทย

หน่วย : contribution to change, percentage, (C = Capital Goods, R/I = Raw & Intermediate Goods)

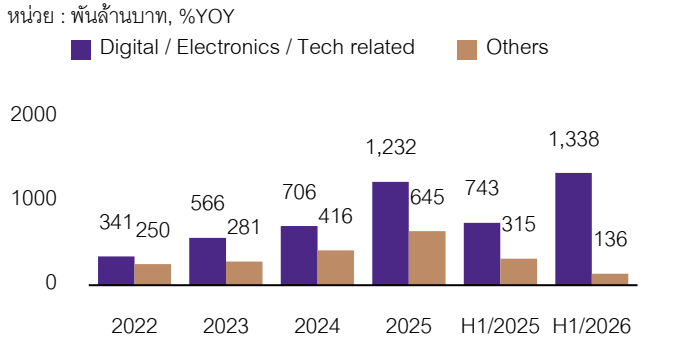


ประมาณการมูลค่าส่งออกไทยปี 2026 และ 2027

หน่วย : % Contribution to growth



มูลค่าการขอรับส่งเสริมการลงทุนจาก BOI



ทิศทางการส่งออกสินค้าสำคัญในปี 2027

Electronics

ขยายตัวต่อเนื่องแต่ในอัตราชะลอลงจากฐานสูงปี 2026

- การลงทุนของ Tech companies เร่งตัวมากในช่วงที่ผ่านมา
- อุปสงค์อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้าเติบโตต่อเนื่องตามการทยอยฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก

Auto & Parts

ขยายตัวต่ำ และมี Downside risks

- ความไม่แน่นอนของอุปสงค์ในตลาดตะวันออกกลาง
- ความเสี่ยงจากภาษี Section 301: Excess Capacity โดยเฉพาะยางล้อและชิ้นส่วนยานยนต์
- การแข่งขันกับค่ายรถจากจีน มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในหลายตลาดหลัก

Agriculture

กลับมาฟื้นตัวบ้าง ปัจจัยราคาเป็นแรงหนุนสำคัญ

- อุปทานสินค้าเกษตรในตลาดโลกมีแนวโน้มตึงตัวจาก El Niño
- คาดว่าไทยจะได้รับผลกระทบต่อผลผลิตน้อยกว่าอินโดนีเซียและมาเลเซีย ซึ่งมีปัญหาไฟป่าเพิ่มเติม ไทยจึงมีโอกาสได้ประโยชน์จากราคาสินค้าเกษตรที่สูงขึ้น

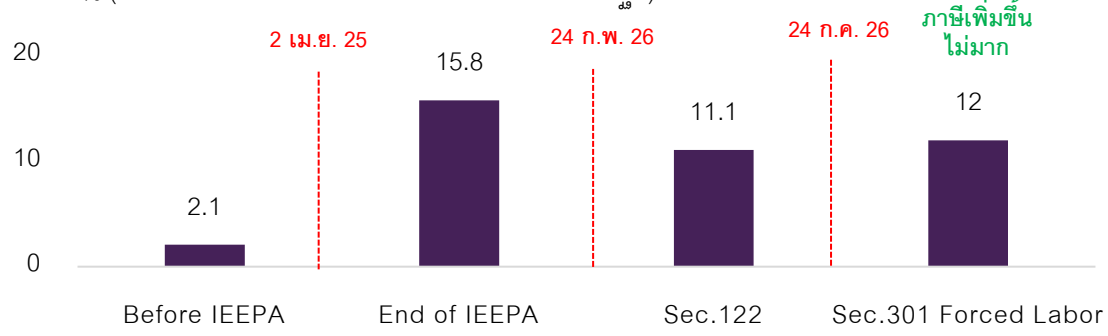
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ CEIC, Trade Map และสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

ภาคส่งออกไทยได้รับผลกระทบจำกัดจากภาษีนำเข้า Sec.301 ประเด็นแรงงานบังคับ อย่างไรก็ตาม สหรัฐฯ มีแนวโน้มขึ้นภาษีเพิ่มเติมภายใต้ Sec.301 ประเด็นอื่น เพื่อกดดันให้ไทยเร่งบรรลุข้อตกลงทางการค้า

ส่งออกไทยได้รับผลกระทบจำกัดภายใต้ Sec. 301 ประเด็นแรงงานบังคับ

อัตราภาษีนำเข้าเฉลี่ยของสหรัฐฯ ต่อสินค้าไทยโดย WTO

หน่วย : % (ค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามสัดส่วนการนำเข้าของสหรัฐฯ)



ได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าทั้ง Sec. 301 และ Sec. 232 (63% ของมูลค่าส่งออกไทยไปสหรัฐฯ)*

เช่น
- เซมิคอนดักเตอร์/อิเล็กทรอนิกส์
- สินค้าเกษตรและอาหารบางประเภท

สินค้าที่สหรัฐฯ ไม่สามารถผลิตได้เพียงพอใช้ในประเทศ สำคัญต่อห่วงโซ่อุปทานและภาคการผลิต เช่น **สินค้าอิเล็กทรอนิกส์** (52.3% **ของมูลค่าส่งออกไทยไปสหรัฐฯ** 7M2026)

ยกเว้นภาษีนำเข้า Sec.301 แต่เก็บภาษีอื่นเช่น Sec. 232 (9% ของมูลค่าส่งออกไทยไปสหรัฐฯ)*

เช่น
- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล / ชิ้นส่วน
- เหล็ก อะลูมิเนียม และทองแดง
- ไม้และไม้แปรรูป เฟอร์นิเจอร์ไม้
- อากาศยานพาณิชย์ / เครื่องยนต์เจ็ต / ชิ้นส่วน

เก็บภาษี 12.5% จาก Sec.301 ประเด็นแรงงาน (28% ของมูลค่าส่งออกไทยไปสหรัฐฯ)*

เช่น
- อัญมณีและเครื่องประดับ
- เครื่องนุ่งห่ม
- อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป
- ข้าว
- อาหารสัตว์

สหรัฐฯ มีแนวโน้มใช้ภาษีนำเข้าเพิ่มเติมภายใต้ Sec.301 ประเด็นอื่นเพื่อกดดันให้ไทยเร่งบรรลุข้อตกลงการค้า

- ไทยเกินดุลการค้ากับสหรัฐฯ มากขึ้นติดอันดับ 5 ในช่วง 7M26 (เทียบอันดับ 10 ปี 2024 และ 7 ในปี 2025)
- ไทยเสี่ยงโดนสหรัฐฯ เก็บภาษีนำเข้าเพิ่มเติมสูงกว่าหลายประเทศคู่ค้า
  เนื่องจากเป็น 1 ใน 16 ประเทศที่ถูกสอบสวน กรณี Structural Excess Capacity
- คาดว่าสหรัฐฯ อาจประกาศผลการสอบสวนภายใน 1-2 เดือนนี้ และจะยังมีโอกาสเจรจาต่อได้
- ภาษีเพิ่มเติม Sec.301 ไม่แน่นอนสูงเนื่องจากสหรัฐฯ ยังสามารถประกาศสอบสวนในประเด็นอื่นเพิ่มเติมได้

เนื่องจากไทยยังไม่บรรลุข้อตกลงการค้า (ART) กับสหรัฐฯ
SCB EIC ประเมินแนวโน้มภาษีนำเข้าสหรัฐฯ ภายใต้มาตรา 301 เพิ่มเติมของไทยเป็น 2 Stages:

Step 1 : สูงกว่าภาษีปัจจุบันมาก
สหรัฐฯ ประกาศเก็บภาษีนำเข้าเพิ่มเติมไทยสูง เพื่อกดดันให้ไทยเร่งบรรลุข้อตกลงการค้ากับสหรัฐฯ

Step 2 : ใกล้เคียงเดิมที่ 19%
ไทยบรรลุข้อตกลง ART และโดนเก็บภาษีโดยรวมจากสหรัฐฯ ราว 19% ใกล้กับอัตราเดิมก่อน IEEPA ถูกยกเลิก

ความรุนแรงของผลกระทบ ขึ้นกับ 2 ปัจจัยหลัก

ระยะเวลาในการบรรลุข้อตกลงนานกว่าที่สหรัฐฯ กำหนด หากไทยใช้เวลาบรรลุข้อตกลงนานกว่า 1-2 เดือน อาจโดนเก็บภาษีอัตราสูงกว่าคู่แข่งในภูมิภาคเป็นระยะเวลาหนึ่ง

อัตราภาษีสุดท้ายที่สหรัฐฯ เก็บไทย หากไทยโดนเก็บอัตราภาษีสูงกว่าประเทศคู่แข่งสำคัญในตลาดสหรัฐฯ เช่น เวียดนาม จีน

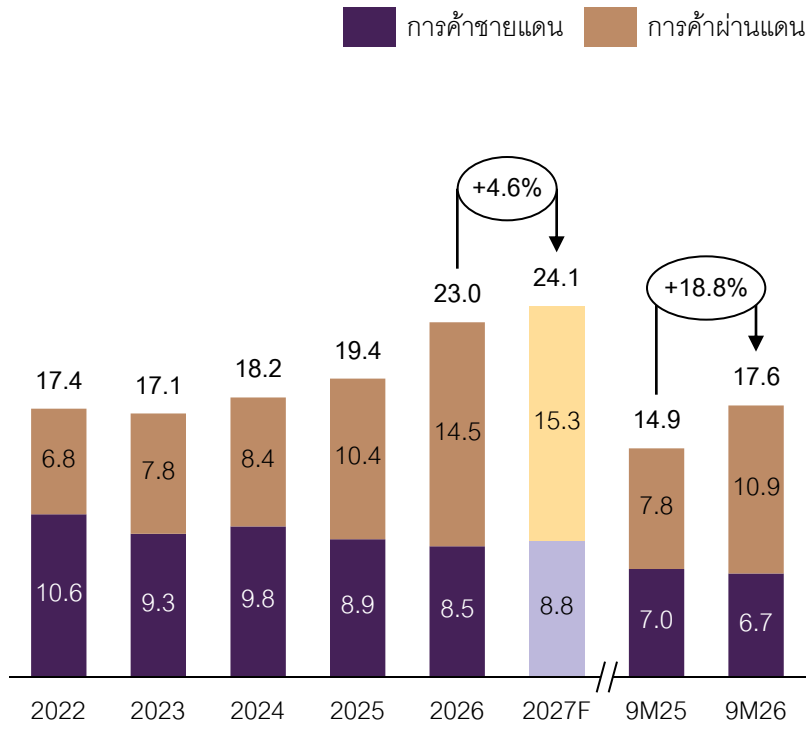
ไทยอาจจะเผชิญ Trade-Off สำคัญในการบรรลุข้อตกลงการค้า *ไทยอาจต้องแลกกับการยอมรับเงื่อนไขของสหรัฐฯ มากขึ้น ซึ่งอาจกระทบบางกลุ่มผู้ผลิตและอุตสาหกรรมในประเทศ*

หมายเหตุ : * จากการสัมภาษณ์ ดร.กิริฎา เภาพิจิตร ในรายการ Money Chat : ไทยแก้เกมยังไง สหรัฐจ่อรีดภาษีเพิ่ม ไม่จบแค่ 12.5% รอดหรือร่วง?
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์, Global Trade Alert, USTR และ The White House

การค้าชายแดนและผ่านแดนในปี 2027 มีแนวโน้มขยายตัวตามการส่งออก-นำเข้าของไทย โดยส่วนหนึ่งเกิดจากการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่ขยายตัว อีกส่วนเกิดจากผลกระทบจากฐานสูงของการค้ากับกัมพูชาลดลง

มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน

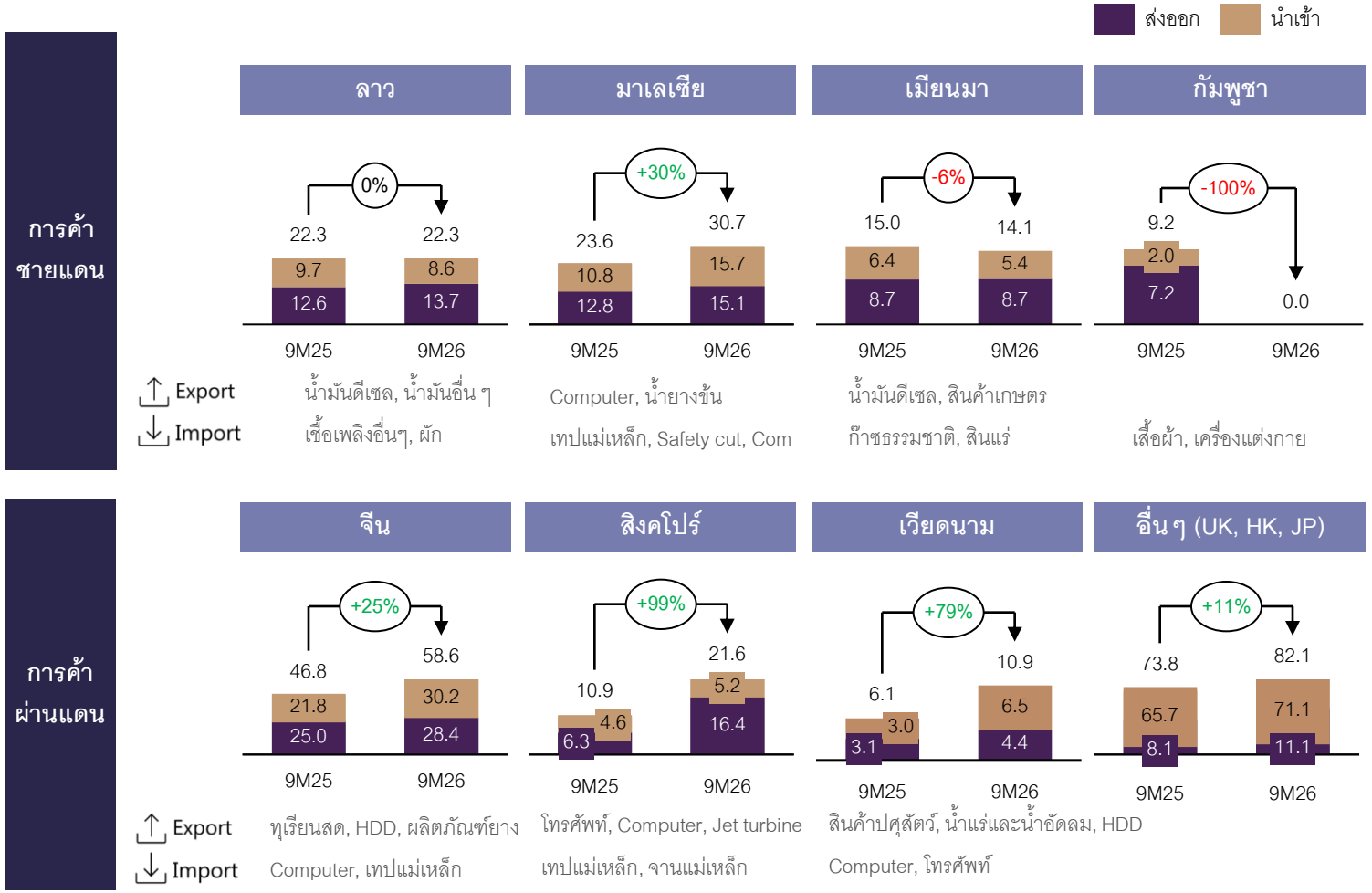
หน่วย : แสนล้านบาท



การค้าชายแดนและผ่านแดนไปยังหลายประเทศเติบโตสูง โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์และดิจิทัล รวมถึงสินค้าเกษตรและพลังงาน ขณะที่การค้าชายแดนยังหดตัวสูงโดยเฉพาะในฝั่งกัมพูชาจากการปิดด่านชายแดน

TOP 3 สินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2026

หน่วย : หมื่นล้านบาท

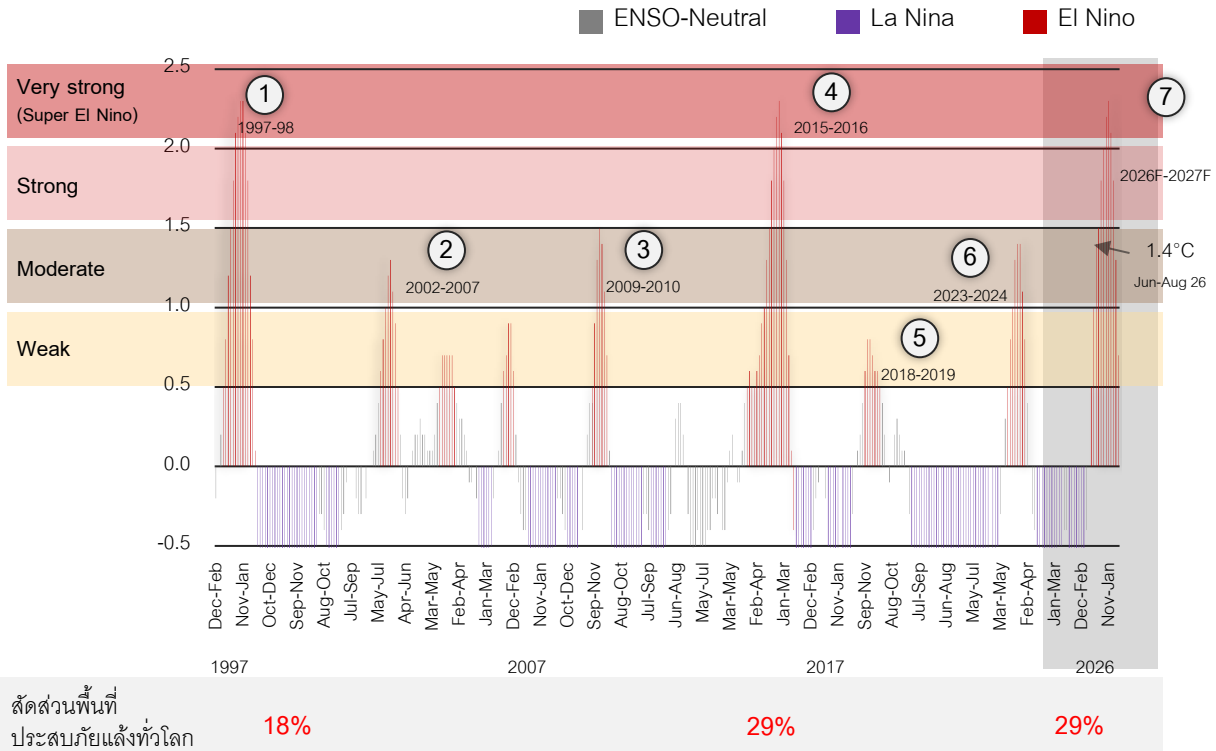


ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ DFT และ MOC

พลพลิตพืชเศรษฐกิจหลักของไทยในปี 2026/2027 มีแนวโน้มหดตัวเป็นวงกว้างและกระทบปริมาณขนส่ง แต่พลกระทบของไทยที่อาจมีโอกาสต่ำกว่าประเทศอื่น ๆ จะช่วยให้ไทยขนส่งสินค้าไปทดแทนได้มากขึ้น

ดัชนีวัดอุณหภูมิผิวน้ำทะเลแบบสัมพัทธ์ในเขตศูนย์สูตรมหาสมุทรแปซิฟิก

หน่วย : °C



สัดส่วนพื้นที่ประสบภัยแล้งทั่วโลก	18%	29%	29%

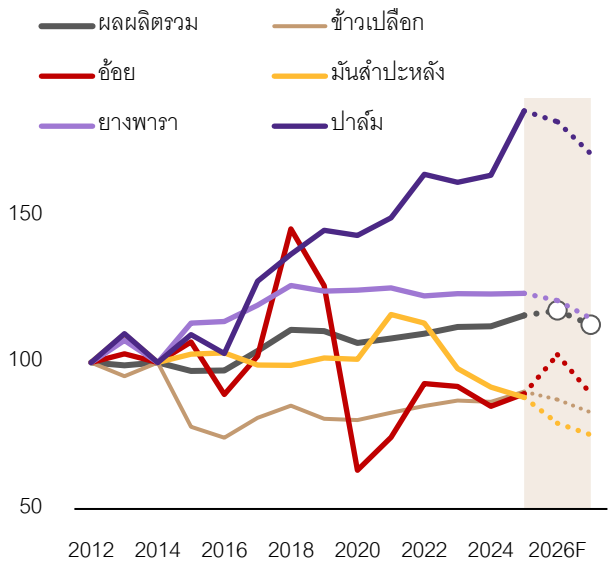
- El Nino เป็นปรากฏการณ์ธรรมชาติที่เกิดเป็นวัฏจักร มักก่อตัวขึ้นทุกๆ 3- 5 ปี El Nino เกิดขึ้น 7 ครั้ง ในช่วง 30 ปีที่ผ่านมา 3 ใน 7 ระลอก มีความรุนแรงอยู่ในระดับ Super El Nino (Very strong El Nino)

แนวโน้มความเสี่ยงของสินค้าเกษตรประเภทต่าง ๆ

High Exposure	Mod-High Exposure	Moderate Exposure	
พืชไร่	ปศุสัตว์ ประมง	พืชพลังงาน/ยืนต้น	ไม้ผล
ข้าว อ้อย		ยางพารา ปาล์ม	ทุเรียน ลำไย มังคุด

ดัชนีและประมาณการผลผลิตพืชเศรษฐกิจของไทยปี 2026-2027

หน่วย : Index 2012 = 100



	2016	2026F	2027F
รวม	0%	1.4%	-4.1%
ข้าวเปลือก	27.4 (-13%)	34.5 (-3%)	32.1 (-7%)
อ้อย	94 (-11%)	106 (+15%)	92 (-13%)
หัวมันสด	31.2 (-4%)	24.2 (-10%)	24.7 (+2%)
ยางพารา	4.3 (-2%)	4.7 (-2%)	4.5 (-5%)
ปาล์ม	11 (-8%)	19 (-5%)	18 (-6%)

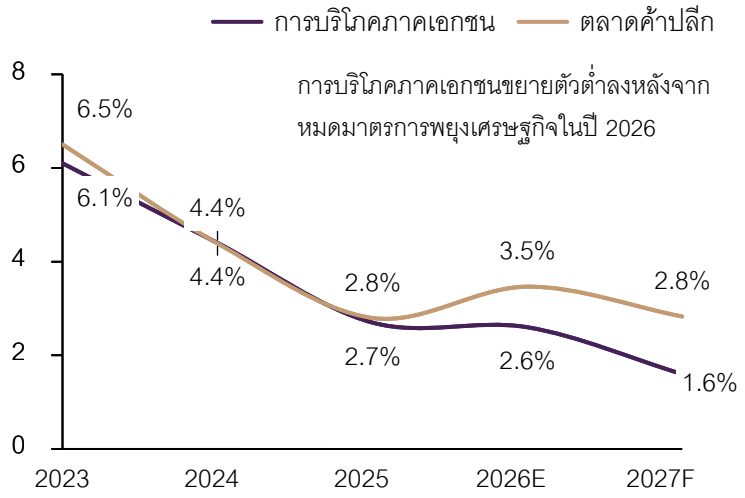
ที่มา

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูล สศก. (ประมาณการ ณ ส.ค. 2026)

ความต้องการขนส่งสินค้าเพื่อการอุปโภคและบริโภคภายในประเทศขยายตัวชะลอลง จากการบริโภคภาคเอกชนที่เติบโตลดลงหลังหมดมาตรการพยุงเศรษฐกิจในปี 2026 อีกทั้ง ปัญหารายได้ที่ลดลงและหนี้ครัวเรือนที่ยังสูงกดดันการใช้จ่าย

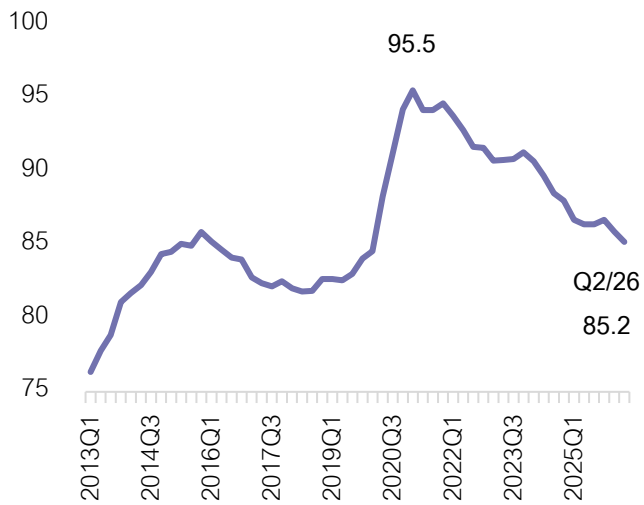
การบริโภคภาคเอกชนและตลาดค้าปลีก

หน่วย : %YoY



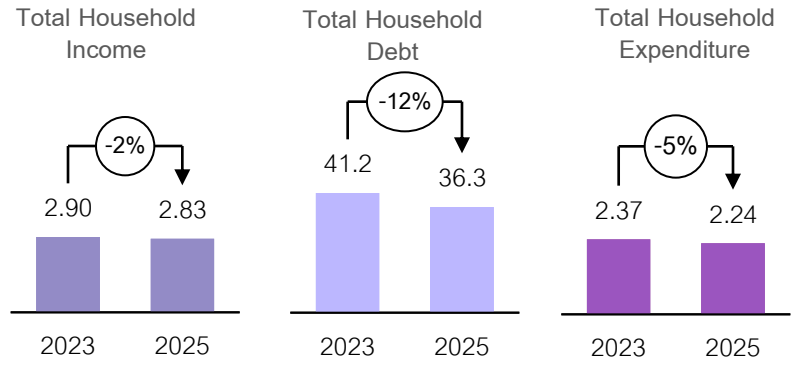
สัดส่วนหนี้ครัวเรือนไทยต่อ GDP ยังอยู่ในระดับสูง

หน่วย: % ต่อ GDP



รายได้ และหนี้สินของครัวเรือนปรับลดลง ส่งผลกระทบให้ต้องลดค่าใช้จ่าย

หน่วย : บาท/ครัวเรือน/เดือน และหนี้สิน บาท/ครัวเรือน



ผู้บริโภคกังวลกับราคาสินค้าที่สูงขึ้น จึงลดการใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นลง

หน่วย : % ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด



พ.ร.ก. 4 แสนล้านบาทจะช่วยพยุงเศรษฐกิจ โดยเป็นแผนงานช่วยเหลือประชาชน เกษตรกร และผู้ประกอบการ 2 แสนล้านบาทในปี 2026

ไทยช่วยไทย พลัส (60/40)
1,000 บาท/เดือน, 4 เดือน และต่ออายุ รวม 120,000 ล้านบาท

เติมเงินบัตรสวัสดิการฯ
700 บาท/เดือน, 4 เดือน
55,719 ล้านบาท

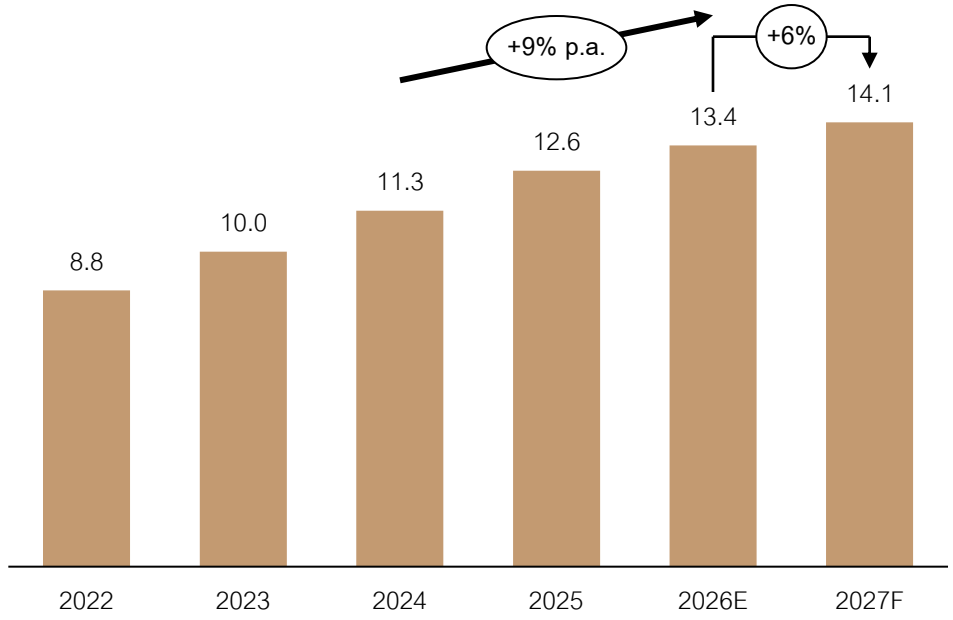
เม็ดเงินที่เหลือ
ช่วยเหลือตรงจุดด้านอื่น

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ BOT, MOC, ผลสำรวจ SCB EIC Consumer survey “สำรวจกระเป๋าตังค์คนไทย ยังช็อปไหวอยู่ไหม” (วันที่ 20 พ.ค.–10 มิ.ย. 2026 จำนวนผู้ตอบแบบสำรวจ 2,470 คน)

ความต้องการขนส่งพัสดุยังขยายตัวต่อเนื่องแต่ในอัตราที่ชะลอลงตามตลาด E-commerce โดยตลาดขนส่งพัสดุผ่านการแข่งขันที่รุนแรงมาแล้วในปี 2025 ซึ่งมีทั้งผู้เล่นรายใหญ่ที่สามารถทำกำไรได้ดีและที่ขาดทุนสูง

มูลค่าตลาด e-Commerce ไทย

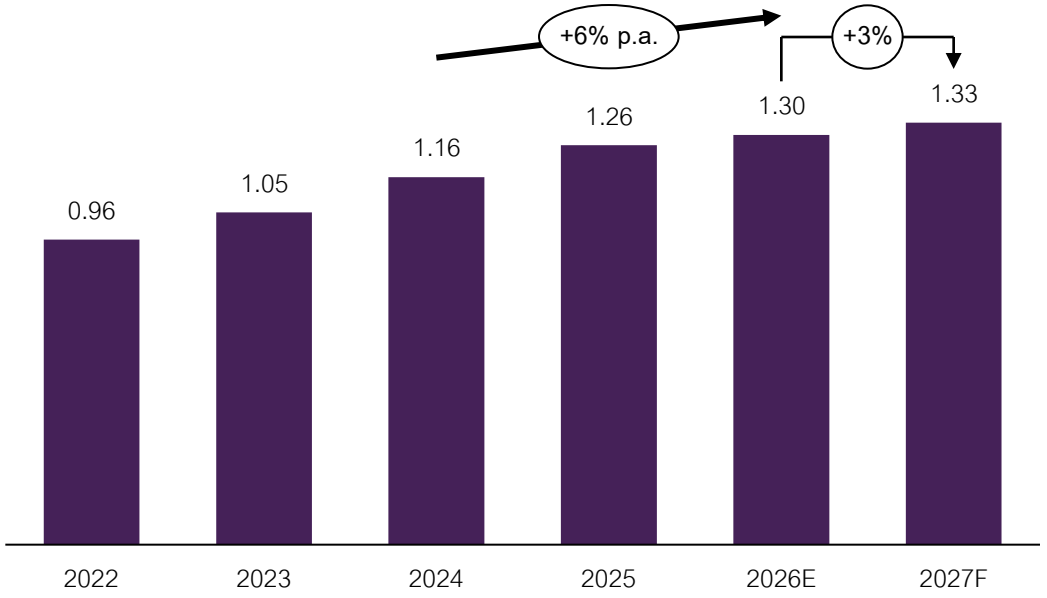
หน่วย : แสนล้านบาท



ตลาด E-commerce **ยังคงเติบโต แต่การแข่งขันจะรุนแรงขึ้น** เนื่องจากการเติบโตจะไม่ได้มาจากการขยายฐานผู้ใช้ใหม่เท่าไหร่นัก แต่จะมาจากการแข่งขันเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งการใช้จ่ายของผู้บริโภคกลุ่มเดิมที่มีอยู่แล้ว รวมถึงการเติบโตของ Cross-border platform โดยเฉพาะจากจีน

มูลค่าตลาดขนส่งพัสดุไทย

หน่วย : แสนล้านบาท



E-Commerce **มีแนวโน้มขยับจาก** Live commerce **สู่** Creator commerce **มากขึ้นในปี** 2027 โดยผู้ให้บริการขนส่งที่สามารถเข้าถึงกลุ่ม Creator ร้านค้า และแพลตฟอร์มที่เกี่ยวข้อง จะมีโอกาสเพิ่มฐานลูกค้าและปริมาณพัสดุ ขณะที่การแข่งขันด้านคุณภาพ ความเร็ว และ Micro-fulfillment จะเข้มข้นขึ้น

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ Enlite, Euromonitor, Shopee, Lazada, KEX, TikTok, J&T Express และ Press release



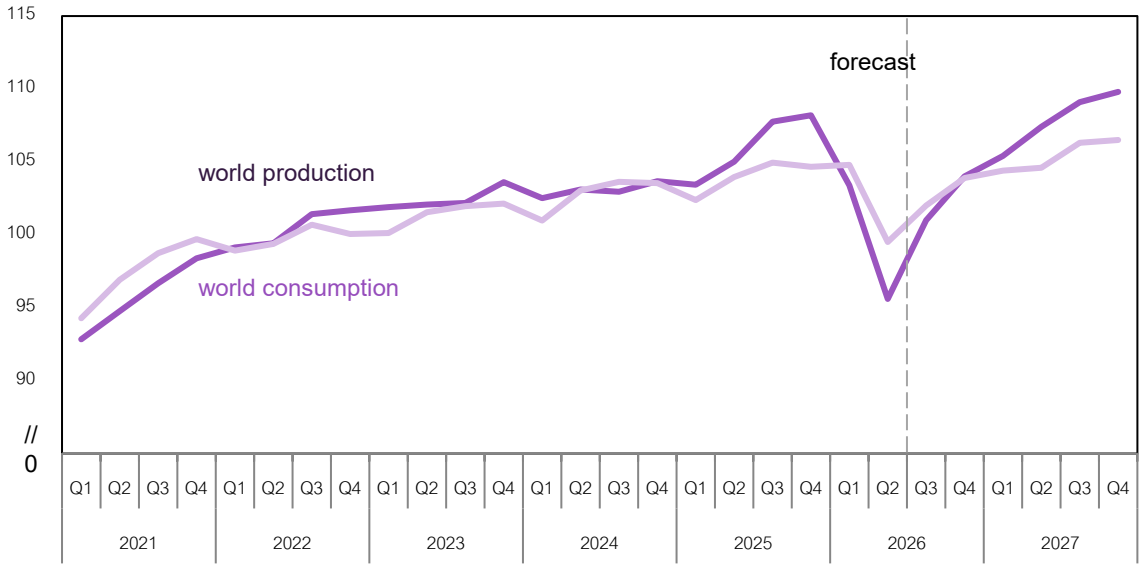
ทิศทางอัตราค่าขนส่งสินค้า
จะเป็นอย่างไร?

ความต้องการใช้น้ำมันโลกในปี 2027 ยังทยอยเติบโต แต่กำลังการผลิตของกลุ่มประเทศอ่าวเปอร์เซียที่ทยอยกลับมาและการเพิ่มกำลังการผลิตของ Non-OPEC อาจผลักดันให้อุปทานเติบโตแซงหน้าอุปสงค์

Global oil demand & supply (Goldman Sachs)

หน่วย : MB/Day

Scenarios (Oct 2026)	แนวโน้มการขนส่งพลังงานในพื้นที่ความขัดแย้ง (Strait of Hormuz + Yanbu + Fujairah)	Brent Price avg. 2026 (USD/bbl)	Brent Price avg. 2027 (USD/bbl)
Better	Gulf supply สูงกว่า Pre-war 1 MBD หรือ 5% ในปี 2027	85-90	70
Base	การขนส่งพลังงานฟื้นตัวได้มากกว่า 80% ใน Q4/2026 และมากกว่า 90% ในปี 2027 เทียบ Pre-war	90-95	80
Adverse	การขนส่งพลังงานฟื้นตัวได้ 80% ในปี 2027	95-100	100



แนวโน้มตลาดน้ำมันโลกปี 2027 : Supply เติบโตเร็วกว่า Demand

Supply

- **การผลิตนอกกลุ่ม** OPEC+ **ยังขยายตัว** ได้แก่ สหรัฐฯ บราซิล กายอานา อาร์เจนตินา แคนาดา และ UAE **ไม่ถูกกำหนดโควตาผลิตหลังออกจาก** OPEC
- **ความตึงเครียดภูมิรัฐศาสตร์ทยอยคลี่คลาย** กำลังการผลิตและเส้นทางขนส่งกลับมาได้เต็มศักยภาพ นอกจากนี้ **กลุ่มประเทศในอ่าวเปอร์เซียมีแผนเพิ่มการขนส่งทางเลือกผ่านท่อ และท่าเรืออื่น ๆ เพิ่มเติม**

Demand

ทยอยเติบโตต่อเนื่อง โดยอัตราการเติบโตต่ำกว่า Supply สาเหตุหลักจาก :

- **ความเปราะบางของเศรษฐกิจโลกหลังสงคราม** Global GDP เติบโตชะลอจากอดีต
- **แม้ความต้องการใช้พลังงานโดยรวมยังคงเติบโต แต่เผชิญแรงกดดันหลายทาง** เช่น การเปลี่ยนผ่านพลังงาน (Energy transition) การขยายตัวของรถยนต์ไฟฟ้าในจีนและยุโรป รวมถึงประสิทธิภาพการใช้พลังงานที่สูงขึ้น

Risk

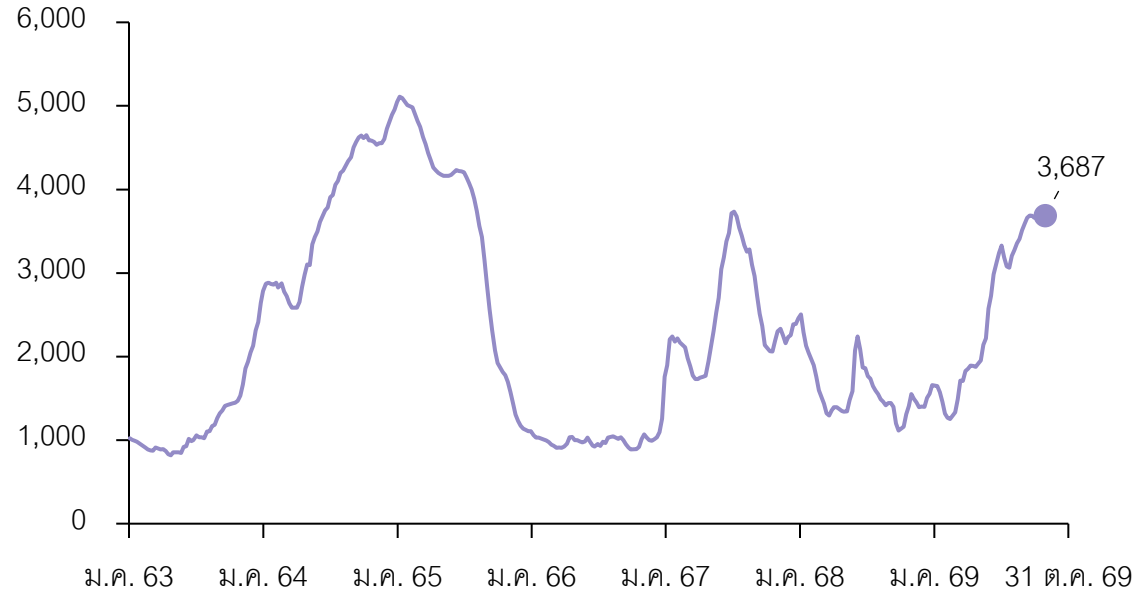
- **ความไม่แน่นอนของการเพิ่มกำลังการผลิตของ** OPEC+
- **ความไม่แน่นอนของสงคราม และความขัดแย้งภูมิรัฐศาสตร์**
- **ความไม่แน่นอนของนโยบายภาษีและการค้าโลก**
- **การกลับมานำเข้าน้ำมันจากจีน และการสะสม** Inventory

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ Goldman Sachs, IEA, EIA และ Bloomberg

ค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางเรือทรงตัว หลังจากเร่งขึ้นในช่วง มิ.ย. 2026 จากความต้องการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ Peak season ความต้องการสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และสถานการณ์สงครามที่ตึงเครียดต่อเนื่อง

ดัชนีค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ (Shanghai Containerized Freight Index : SCFI)

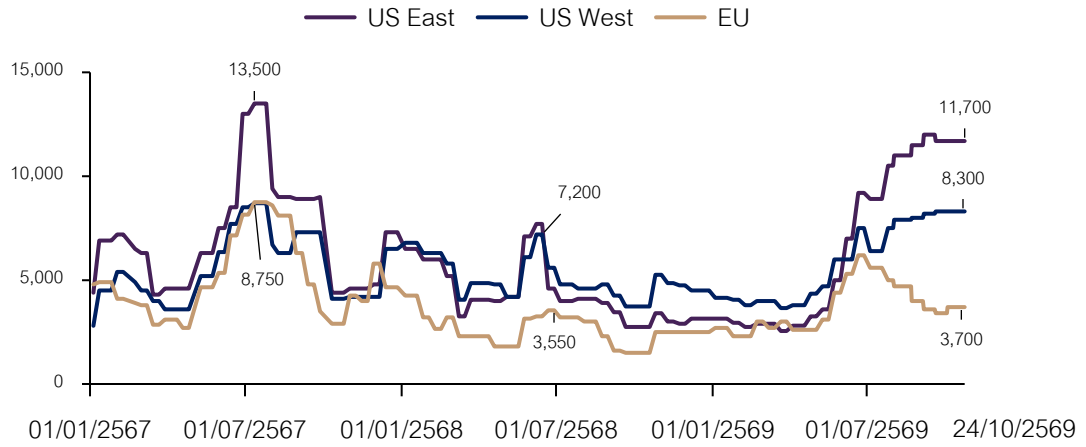
หน่วย : จุด

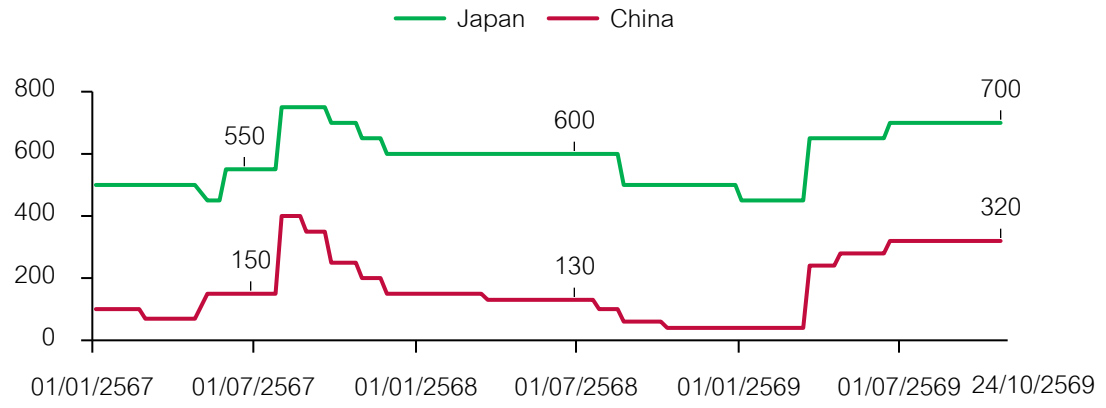


เส้นทาง	Overall	EU	USWC	USEC	Persian	Mediterranean	SEA
%YTD	124% ▲	38%	237% ▲	226% ▲	230% ▲	4%	122% ▲
%YoY	64%	40%	74%	65%	214% ▲	35%	53%

อัตราค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากไทยไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

หน่วย : USD/FEU, USD/TEU



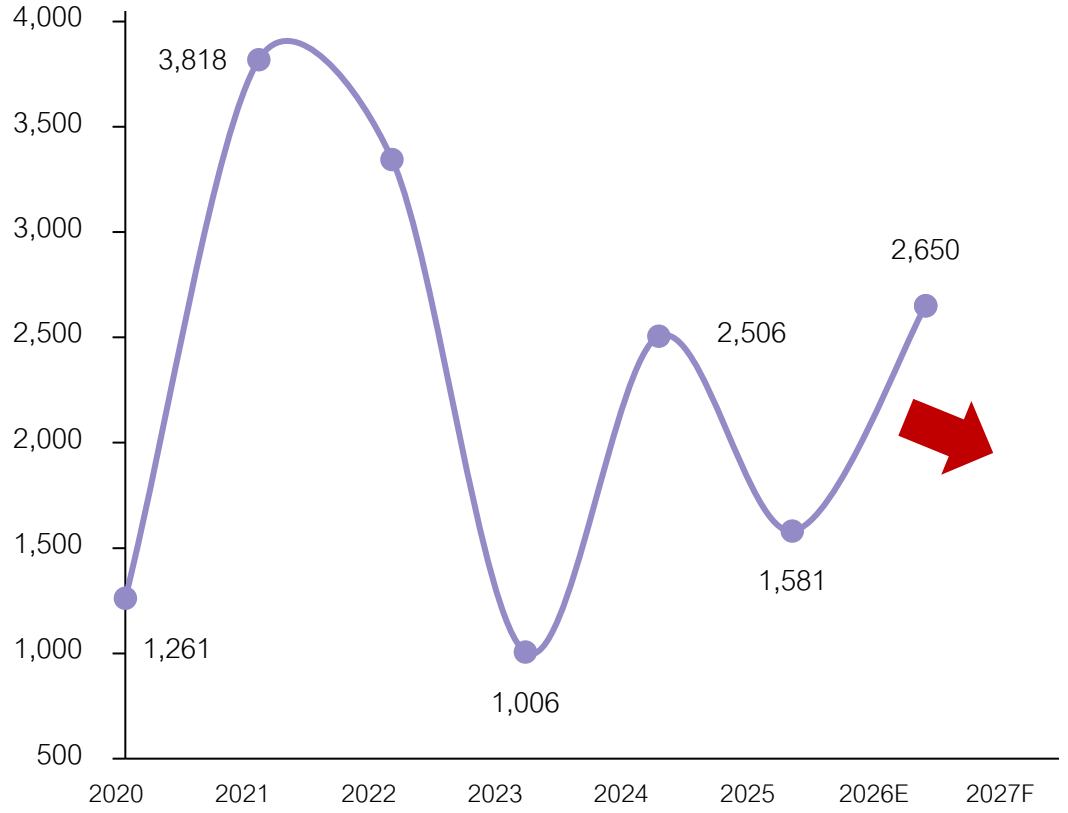


ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ Bloomberg, JPM และ CEIC

ค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ในปี 2027 มีแนวโน้มปรับลดลง ตามราคาน้ำมันที่ลดลงกับ Supply เรือใหม่ที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง รวมถึงโอกาสที่ปัญหาบริเวณทะเลแดงคลี่คลายลง อย่างไรก็ดี ต้องติดตามสถานการณ์สงครามอย่างใกล้ชิด

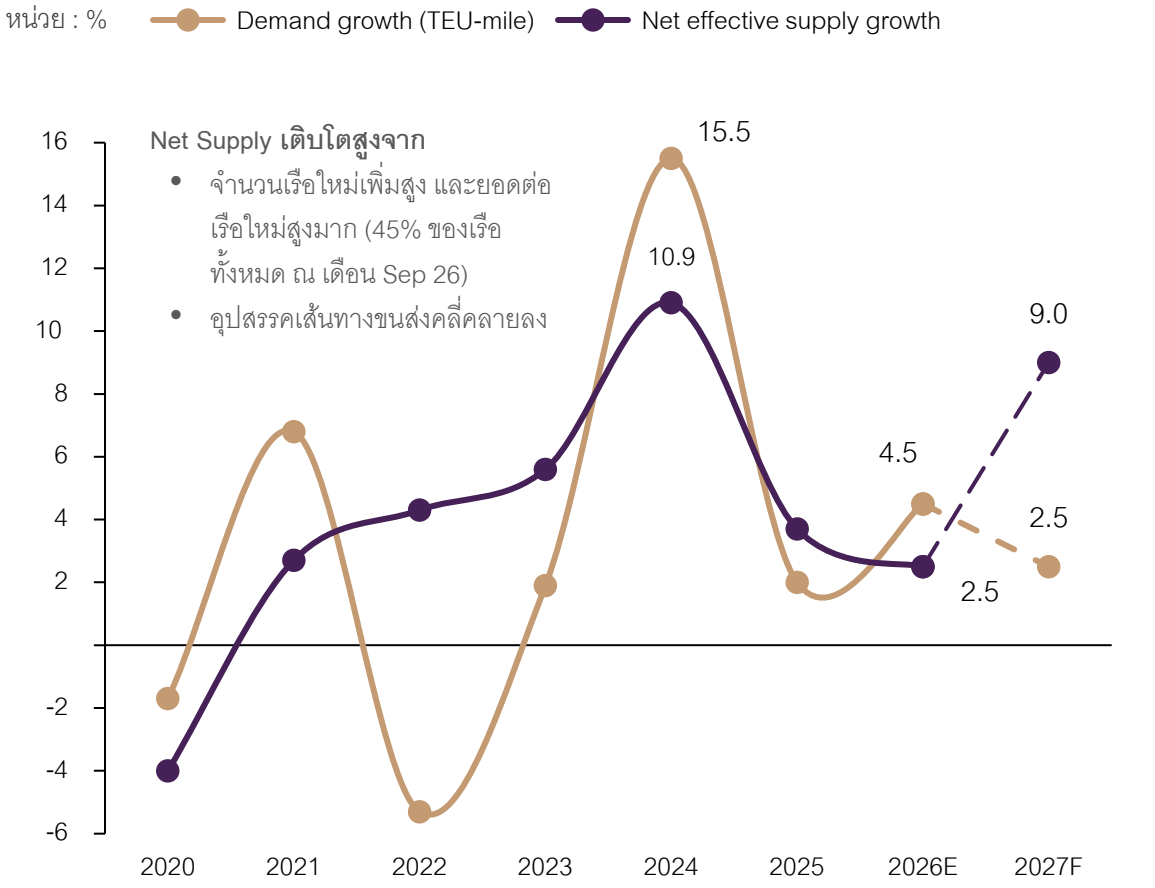
ดัชนีค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์ (Shanghai Containerized Freight Index : SCFI)

หน่วย : จุด



อัตราเติบโตอุปสงค์ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์กับอุปทานกองเรือโลก

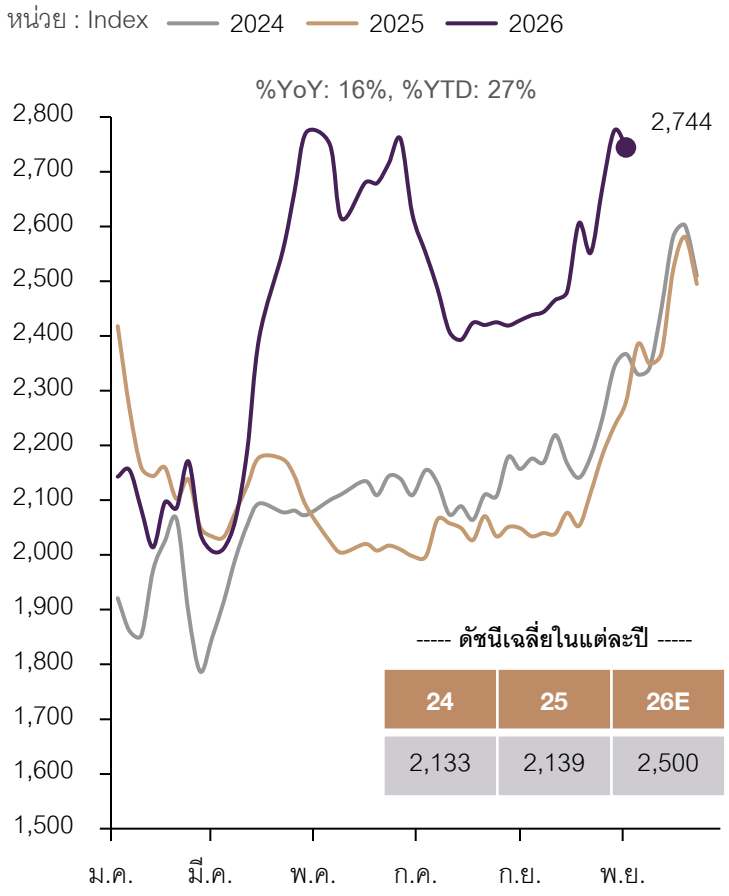
หน่วย : %



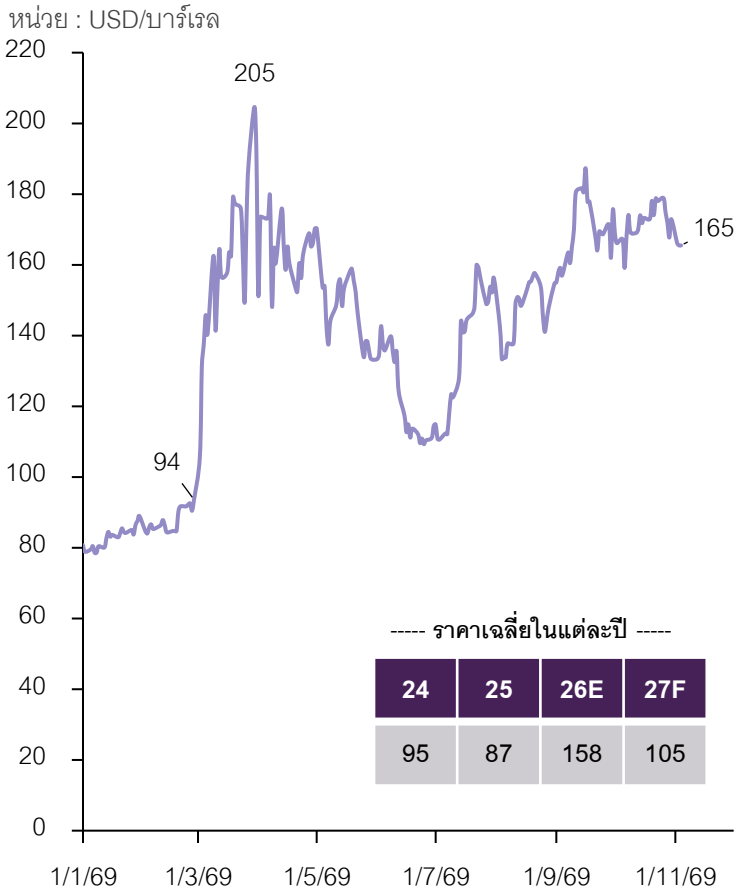
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ JPM, Clarksons และ CEIC

ค่าขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2027 มีแนวโน้มลดลงแต่ยังสูงกว่าปี 2025 จากราคาน้ำมันที่ปรับลดลงและ Supply การขนส่งที่ฟื้นตัว แต่ความต้องการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ที่ยังขยายตัวตามกระแส AI Boom จะช่วยหนุนค่าขนส่ง

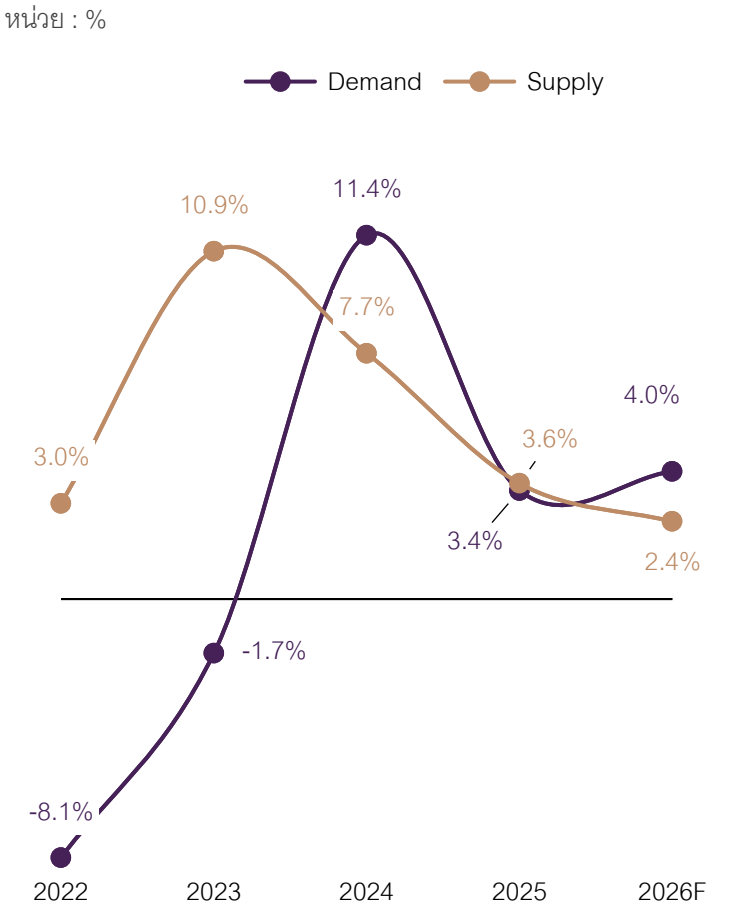
ดัชนีค่าขนส่งทางอากาศ Baltic air index



ราคาน้ำมัน Jet fuel



Demand และ Supply การขนส่งสินค้าทางอากาศโลก

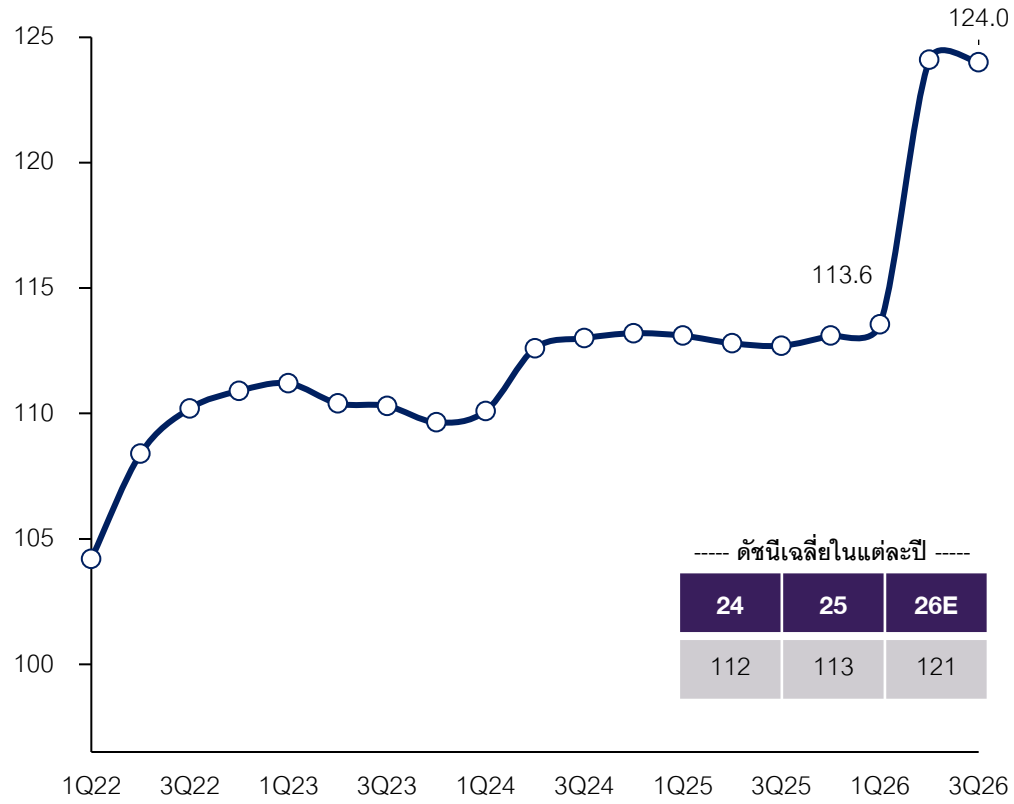


ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ Bloomberg, IATA, AOT, JPM และ CEIC

อัตราค่าขนส่งสินค้าทางถนนปี 2027 มีแนวโน้มใกล้เคียงเดิม ตามระดับราคาน้ำมันดีเซลที่ทรงตัว เนื่องจากยังต้องเก็บเงินชดเชยกองทุนน้ำมัน ขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าในประเทศยังขยายตัวได้

ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน (RFTI)

หน่วย : จุด

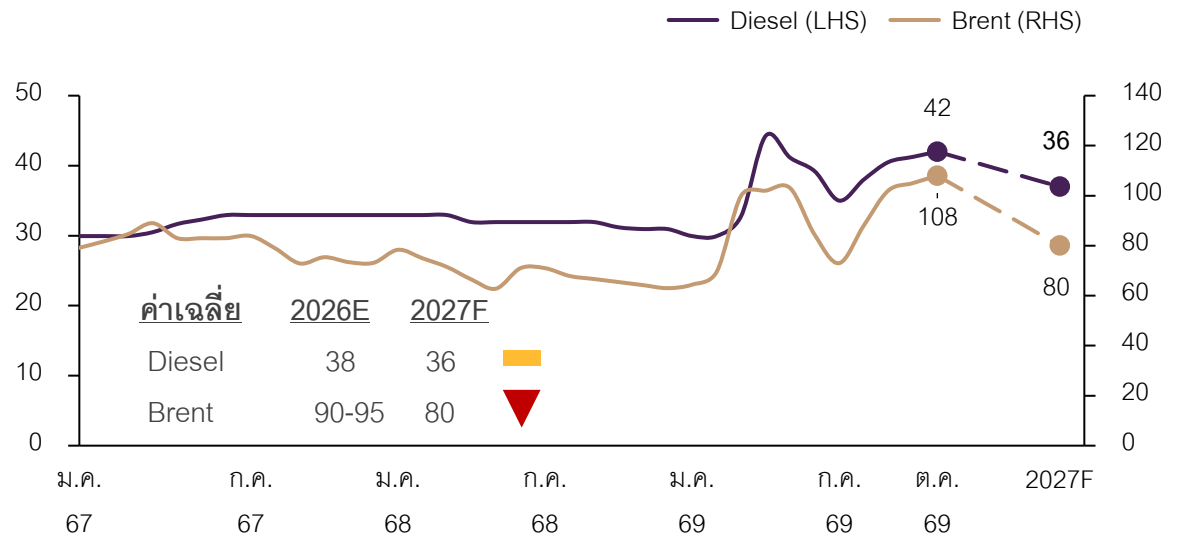


----- ดัชนีเฉลี่ยในแต่ละปี -----

24	25	26E
112	113	121

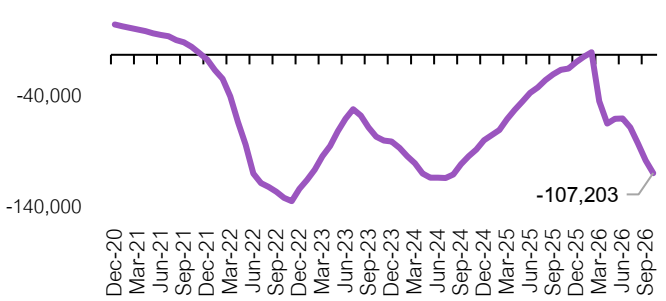
ราคาน้ำมัน Brent และราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล

หน่วย : บาทต่อลิตร, USD/บาร์เรล



สถานะกองทุนน้ำมันฯ

หน่วย : ล้านบาท



As of 1 Nov 2026 (THB mn)	
Net balance	-107,203
Oil account	-65,344
LPG account	-41,859

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์, Bloomberg, กระทรวงพลังงาน และ CEIC



ปัจจัยน่าติดตามในระยะถัดไป

ภาครัฐกำลังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมอย่างต่อเนื่อง แม้ติดปัญหาล่าช้าในบางโครงการ อีกทั้งการปลดล็อกด้านการขนส่งทางรางจากการเปิด Open Access Railway จะมีส่วนช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมกำลังพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ตัวอย่างโครงการด้านการขนส่ง	มูลค่าโครงการ (พันล้านบาท)	ปีที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ
โครงการที่กำลังก่อสร้าง		
EEC		
มาบตาพุด เฟส 3 ช่วงที่ 1	64	2028+
สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก	200	2030
แหลมฉบัง เฟส 3 ท่าเรือ F	91	2031+
รถไฟ		
รถไฟทางคู่สายเหนือ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	73	2028
รถไฟทางคู่ เฟส 2 ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	29	2028
รถไฟทางคู่สายอีสาน ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม	55	2029
รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	179	2030+
โครงการที่มีแผนกำลังจะประมูล	**มูลค่าโครงการ (พันล้านบาท)**	
รถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย เฟส 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย	342	
รถไฟทางคู่ เฟส 2 : ชุมพร-สุราษฎร์ธานี	30.4	
รถไฟทางคู่ เฟส 2 : สุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา	66.3	
รถไฟทางคู่ เฟส 2 : หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	7.8	

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย, กระทรวงคมนาคม และ SJWD

การเริ่มทดลองใช้ระบบ Open Access Railway ในการขนส่งทางราง

พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. 2568 เปิดโอกาส Open Access Railway



การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

- จากที่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 27 มีนาคม 2026 ได้ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการใช้ทางรถไฟของ รฟท.
- **รฟท. เก็บค่าการใช้ประโยชน์จากราง** และให้เอกชนเข้าใช้โครงข่ายและนำรถจักรมาลากจูงร่วมกับแคร่ของ รฟท.
- ค่าใช้ประโยชน์จากราง = อัตราค่าราง * น้ำหนักรวมของขบวนรถ * ระยะทาง
- ผู้ได้รับใบอนุญาตแล้ว 2 ราย

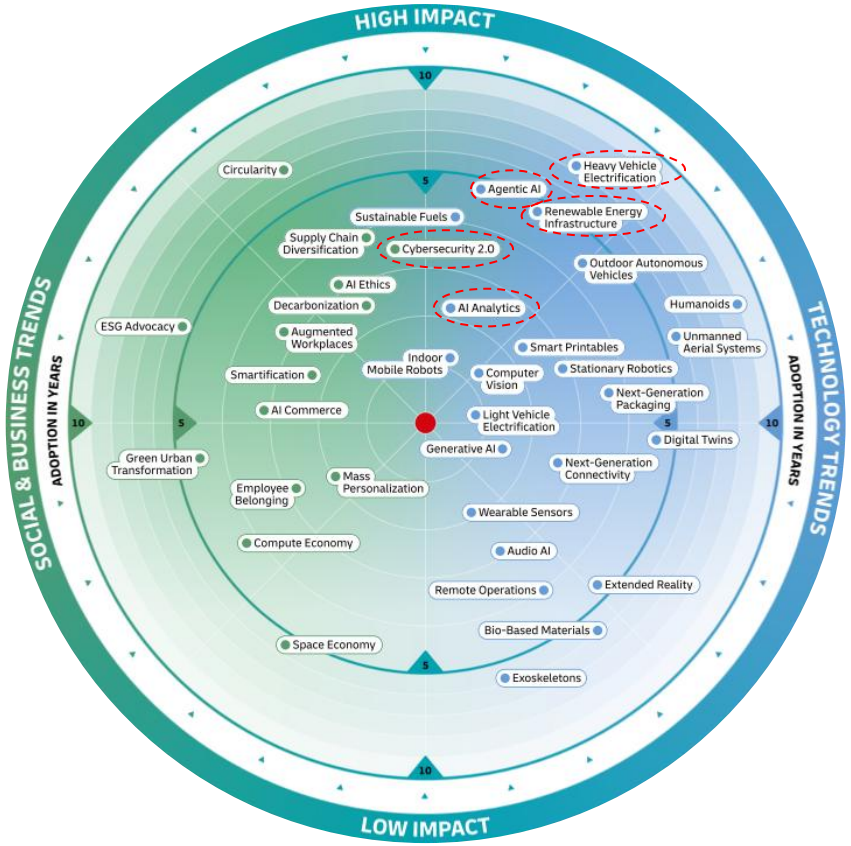
โครงการต้นแบบการขนส่งสินค้าทางราง (Pilot Project) ขบวน 559
เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – หนองคาย เริ่มเดือน ก.ย. 2026



- **ผู้เดินรถ** : บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด
- **แคร่** : การรถไฟแห่งประเทศไทย
- **สินค้า** : ยางพาราของศรีตรัง
- **ผู้บริหารจัดการการขนส่ง** : SJWD

เทคโนโลยีดิจิทัลและ AI จะเข้ามามีบทบาทต่อธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยธุรกิจที่เปิดรับและนำ AI มาปรับใช้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและรักษาขีดความสามารถในการแข่งขันได้

Logistics Trend Radar 8.0 โดย DHL



กลุ่ม Tech ที่ส่งผล High impact

Agentic AI
- หาเรือขนส่งอัตโนมัติ
- จองเรือ/รถอัตโนมัติ

Heavy Vehicle Electrification
- รถหัวลากไฟฟ้า
- รถบรรทุกไฟฟ้า

AI Analytics
- Delay Prediction
- Demand Forecast

Renewable Energy Infrastructure
- EV Charging Network

Cybersecurity 2.0
- ป้องกันการโจมตีระบบโลจิสติกส์
- ปกป้องข้อมูลลูกค้า

AI และ Freight Business

ตัวอย่างการนำ AI มาใช้ในงานขนส่ง

Freight Forwarder	
Pricing	Auto Quotation
Booking	Auto Booking
Tracking	Real-time Visibility
Operation	Delay Prediction
Customer Service	AI Agent ส่งเอกสาร

Customs brokerage	
Document Review	OCR
HS Code	AI Classification
Duty Calculation	Auto Assessment
Declaration	Auto Filing
Compliance	Risk Screening
Customer Support	AI Assistant

การปรับรูปแบบสู่ AI-enabled Freight Forwarder อาศัยจุดแข็ง

- ในระยะสั้น **ธุรกิจมีแนวโน้มพัฒนาไปสู่โมเดล** AI-enabled Freight Forwarder มากกว่าการที่ AI จะเข้ามาแทนที่ Freight Forwarder โดยสมบูรณ์
- ในระยะกลาง ธุรกิจอาจปรับบทบาทจากผู้ดำเนินงานด้านโลจิสติกส์สู่**ผู้บริหารเครือข่ายโลจิสติกส์** (Logistics Orchestrator) โดยใช้ AI เป็นกลไกหลักในการดำเนินงาน

จุดแข็งของผู้ประกอบการ

Relationship capital
- สายเดินเรือ, สายการบิน, ลูกค้ารายใหญ่, ศุลกากร

Experience & Judgment
- ต้องอาศัยประสบการณ์ บริบทช่วยตัดสินใจให้ลูกค้า

Commercial negotiation
- ต่อรองราคา พื้นที่ เครดิต

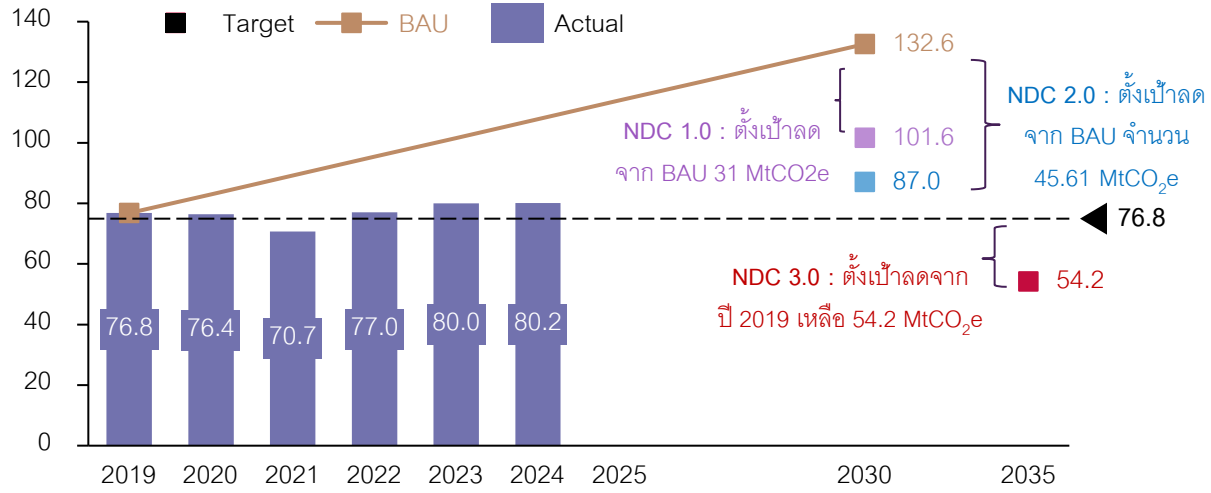
Exception & Crisis management
- ต้องแก้ปัญหา ติดต่อหลายฝ่าย

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ DHL และ McKinsey

Green logistics เป็นทิศทางที่ธุรกิจโลจิสติกส์ต้องเร่งปรับตัว โดยการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในภาคการขนส่งผู้โดยสารขยายตัวได้ดี ขณะที่การขนส่งสินค้าก็เริ่มทยอยนำรถกระบะไฟฟ้าและรถบรรทุกไฟฟ้ามาใช้งานเพิ่มขึ้น

แผนภาคขนส่งในการลดก๊าซเรือนกระจกตามกรอบเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของไทย (Nationally Determined Contribution : NDC)

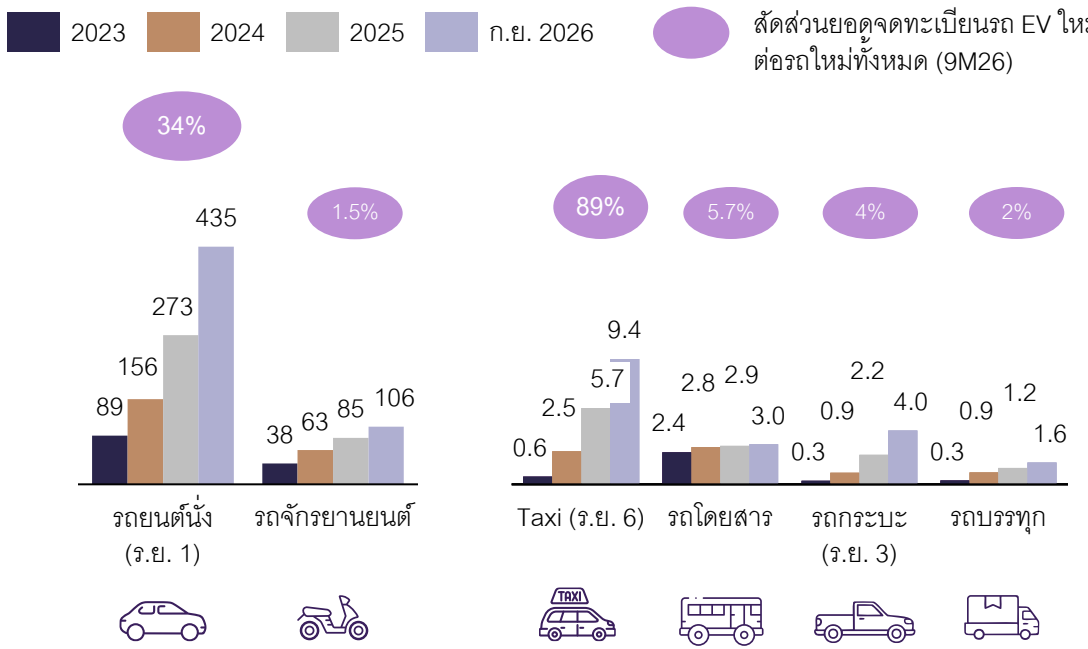
หน่วย : $MtCO_2e$



แผนการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคขนส่งตาม NDC	
NDC 2.0 (2021-2030)	**NDC 3.0 (2031-2035)**
• การใช้ ZEVs (รถยนต์, หัวจักรรถไฟ, เรือ) • การเพิ่ม Energy efficiency (กำหนดมาตรฐาน, ปรับระบบภาษี) • การพัฒนาระบบขนส่งในเมือง (รถไฟฟ้า, Shared mobility) • การพัฒนาขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างเมือง (ทางราง, ทางน้ำ) • การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสีเขียว • การส่งเสริมพลังงานทางเลือก (Hydrogen, SAF)	• E-Trucks (80,000 คัน) • E-Intercity Bus (5,000 คัน) • E-Boats (2,000 ลำ) • Hydrogen Ship, Ferry, Cruise, Train, Truck

ยอดจดทะเบียนสะสมรถ BEVs ของไทย

หน่วย : พันคัน



สถานีชาร์จในประเทศไทย ประกอบด้วย (Apr-26)

Charging station
4,817 สถานี

จำนวน 14,486 หัวจ่าย
- DC : 9,049 หัวจ่าย
- AC : 5,437 หัวจ่าย

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก และ DCCE

KEY TAKEAWAYS ผู้ประกอบการโลจิสติกส์



การเปลี่ยน Volatility เป็น Opportunity

ท่ามกลางความผันผวนที่สูงจากหลายปัจจัยเสี่ยง **ผู้ประกอบการควรเปลี่ยนความผันผวนให้เป็นโอกาส ด้วยการขยายตลาดไปยังกลุ่มสินค้าที่กำลังเติบโต เช่น กระแส AI BOOM รวมถึงการสร้างความยืดหยุ่นในการขนส่งแก่ลูกค้า**ด้วยการเพิ่มเส้นทางขนส่งทางเลือกหรือเส้นทางใหม่ที่เกิดขึ้นจากผลกระทบของความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ในหลายพื้นที่ และนโยบายภาษีทรัมป์ ซึ่งส่งผลให้เส้นทางและรูปแบบการขนส่งมีการปรับเปลี่ยนอย่างต่อเนื่อง ควบคู่กับ**การเร่งสร้างเครือข่ายและพันธมิตร** เช่น ผู้ให้บริการขนส่งในโหมดอื่น ตัวแทนในประเทศปลายทาง ท่าเรือ/คลังสินค้า และผู้ให้บริการศุลกากร เพื่อเสริมขีดความสามารถในการให้บริการ และสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้าในการปรับแผนการขนส่งได้รวดเร็ว เมื่อสถานการณ์เปลี่ยนแปลง



การลงทุนในเทรนด์แห่งอนาคต (AI และ Green)

การลงทุนด้าน Green logistics และ AI in Logistics เป็น 2 เทรนด์ที่สำคัญและจำเป็น ซึ่งจะช่วยยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยควรเริ่มจากการลงทุนที่เห็นผลเร็วและคุ้มทุนก่อน สำหรับ Green logistics **ควรเริ่มทดลองในรุ่นรถและเส้นทางที่มีความพร้อมเชิงพาณิชย์ก่อน และหากมีสัญญาระยะยาวกับลูกค้าจะช่วยลดความเสี่ยงการลงทุน ขณะที่** LogTech **ควรเลือกลงทุนตามคอขวดที่เกิดกับธุรกิจ** เช่น มีงานเอกสารมากใช้ AI ช่วยในการอ่านตรวจสอบ, มีปริมาณสินค้าหมุนเวียนคลังสินค้าสูงก็ต้องลงทุน Robotics/ระบบคลังอัตโนมัติ และมีปัญหาซ่อมบำรุงใช้ AI ช่วย Predictive maintenance ทั้งนี้ แม้บางเทคโนโลยีมีต้นทุนเริ่มต้นสูง แต่การพัฒนาเทคโนโลยีต่อเนื่องทำให้ความคุ้มค่าดีขึ้นในระยะข้างหน้า



การสร้างจุดขายด้วยบริการเฉพาะทาง (Specialized logistics)

ในภาวะที่การแข่งขันสูงและลูกค้าให้ความสำคัญกับคุณภาพการขนส่งมากขึ้น **ผู้ประกอบการควรสร้างจุดขายด้วยบริการที่อาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะ** (Specialized logistics) **เช่น สินค้าควบคุมอุณหภูมิ อาทิ อาหารและยา, สินค้าอันตราย อาทิ สารเคมีและแบตเตอรี่, สินค้ามูลค่าสูง อาทิ สินค้าแบรนด์เนม อัญมณีและเครื่องประดับ และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วและตรงต่อเวลา** โดยพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงานและทักษะบุคลากร ควบคู่กับระบบติดตามสถานะและตรวจสอบคุณภาพตลอดการขนส่ง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ลูกค้าและลดการพึ่งพาการแข่งขันด้านราคา ทั้งนี้ ควรเลือกตลาดที่สอดคล้องกับความพร้อมของธุรกิจ และมีฐานลูกค้าหรือสัญญาระยะยาวรองรับก่อนลงทุนในอุปกรณ์เฉพาะทาง เพื่อให้สามารถขยายบริการได้อย่างคุ้มค่า

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC

ผู้จัดทำ



ปุญญภพ ตันติปิฎก

นักวิเคราะห์อาวุโส

punyapob.tantipidok@scb.co.th

Disclaimer

This document is made by The Siam Commercial Bank Public Company Limited ("**SCB**") for the purpose of providing information summary only. Any information and analysis herein are collected and referred from public sources which may include economic information, marketing information or any reliable information prior to the date of this document. SCB makes no representation or warranty as to the accuracy, completeness and up-to-dateness of such information and SCB has no responsibility to verify or to proceed any action to make such information to be accurate, complete, and up-to-date in any respect. The information contained herein is not intended to provide legal, financial or tax advice or any other advice, and it shall not be relied or referred upon proceeding any transaction. In addition, SCB shall not be liable for any damages arising from the use of information contained herein in any respect.



ท่านพึงพอใจต่อบทวิเคราะห์นี้เพียงใด?

ความเห็นของท่าน สำคัญกับเรา

ร่วมตอบแบบสอบถาม 7 ข้อ
เพื่อนำไปพัฒนาบทวิเคราะห์ของ
SCB EIC ต่อไป

คลิกเพื่อทำ
แบบสอบถาม

SCB EIC | ECONOMIC INTELLIGENCE CENTER



INSIGHTFUL ECONOMIC AND BUSINESS
INTELLIGENCE FOR EFFECTIVE DECISION MAKING

WEBSITE

www.scbeic.com

up-to-date with email notification

LINE OFFICIAL ACCOUNT

SCB EIC

SCB EIC