



LOGISTICS : INDUSTRY ANALYSIS AND OUTLOOK

แนวนับมธุรกิจโลจิสติกส์

13 August 2025

LOGISTICS : INDUSTRY ANALYSIS AND OUTLOOK

แนวโน้มธุรกิจโลจิสติกส์



KEY SUMMARY

ธุรกิจโลจิสติกส์ในปี 2025 มีแนวโน้มขยายตัวเล็กน้อยและยังเผชิญความผันผวนสูง จากผลกระทบของสงครามการค้าและความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าโดยรวมอ่อนตัวลง แม้ในช่วงครึ่งปีแรกจะขยายตัวดี โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2025 ความต้องการขนส่งสินค้าของไทยขยายตัวดีสะท้อนจากปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังที่เติบโต 10.5%YoY กับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านสนามบินสุวรรณภูมิขยายตัว 8.7%YoY ตามมูลค่าการส่งออก-นำเข้าของไทยที่เติบโต 15%YoY กับ 12%YoY ตามลำดับ จากการเร่งขนส่งสินค้าไปสหรัฐฯ ก่อนที่มาตรการภาษีนำเข้าจะมีผลบังคับใช้ (Front-loading) รวมถึงการนำเข้าสินค้าจากจีนเพิ่มขึ้น ทั้งในกลุ่มวัตถุดิบและสินค้า E-commerce อย่างไรก็ดี ความต้องการขนส่งสินค้าเพื่อการค้าภายในประเทศยังชะลอตัว โดยการบริโภคภาคเอกชนในไตรมาสที่ 1 เติบโตเพียง 2.6%YoY ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะเดียวกัน ความขัดแย้งบนเวทีระหว่างไทย-กับพม่า และสงครามระหว่างอิสราเอล-อิหร่านที่ปะทุขึ้นในเดือนมิถุนายน ได้กดดันการขนส่งสินค้าของไทย ในช่วงครึ่งหลังของปี ความต้องการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มชะลอตัวสูง จากการเริ่มบังคับใช้มาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ซึ่งมีอัตราภาษี Reciprocal tariffs กับไทยอยู่ที่ 19% โดยคาดว่ามูลค่าการส่งออก-นำเข้าในปี 2025 จะอยู่ที่ 3%YoY กับ 3.3%YoY ตามลำดับ อีกทั้ง ความต้องการขนส่งยังเผชิญความผันผวนเพิ่มขึ้นในเส้นทางขนส่ง และต้องติดตามสินค้าที่เข้าข่ายสวมสิทธิอย่างใกล้ชิด อย่างไรก็ดี สินค้ากลุ่มที่ได้รับการลดภาษีนำเข้าจากสหรัฐฯ อาจมีการนำเข้าเพิ่มสูงขึ้น ส่วนการใช้จ่ายของภาคครัวเรือนไทยยังคงระมัดระวังมากขึ้น และคาดว่าภาคการค้าเอกชนทั้งปีจะขยายตัวเพียง 2%YoY

สำหรับอัตราค่าขนส่งเฉลี่ยในแต่ละโหมดการขนส่งตั้งแต่ต้นปีจนถึงเดือนมิถุนายนปรับลดลง โดยเป็นผลจากความไม่แน่นอนทางการค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ผู้นำเข้า-ส่งออกอยู่ในภาวะรอดูท่าทีและชะลอคำสั่งซื้อระยะยาว โดยค่าขนส่งทางเรือโลกลดลง 11% แม้ในเดือนมิถุนายนจะเร่งขึ้นชั่วคราวจาก Front-loading แต่โดยรวมยังถูกกดดันจากปริมาณเรือใหม่ที่ทยอยเพิ่มขึ้น ส่วนค่าขนส่งทางอากาศโลกลดลงราว 6% โดยเพิ่มขึ้นชั่วคราวในเดือนพฤษภาคมก่อนสหรัฐฯ ยกเลิกมาตรการยกเว้นภาษีนำเข้า De minimis สำหรับสินค้านำเข้าจากจีนและฮ่องกง ขณะที่ค่าขนส่งทางถนนในประเทศปรับลดลงเล็กน้อย 1% ตามระดับราคาน้ำมันดีเซลที่ลดลงเพียงเล็กน้อยแม้ราคาน้ำมันดิบเบรนต์เฉลี่ยลดลงสูง เนื่องจากยังต้องเก็บเงินชดเชยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังมีสถานะติดลบกว่า 3.2 หมื่นล้านบาท ในช่วงครึ่งหลังของปี อัตราค่าขนส่งสินค้าในแต่ละโหมดยังมีแนวโน้มปรับลดลงต่อเนื่องตามความต้องการขนส่งที่อ่อนตัว โดยเฉพาะค่าขนส่งทางเรือและทางอากาศที่คาดว่าจะยังถูกกดดันเพิ่มเติมจากการปริมาณกองเรือใหม่/เที่ยวบินใหม่ที่ทยอยเพิ่มขึ้น ขณะที่ค่าขนส่งทางถนนมีแนวโน้มลดลงไม่มากนักจากต้นทุนโครงสร้างราคาน้ำมัน สำหรับราคาน้ำมันดิบโลกเฉลี่ยทั้งปีคาดว่าจะอยู่ที่ 71 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ปรับลดลง

11%YoY ตามอุปทานน้ำมันที่เกินกว่าความต้องการใช้น้ำมันมาก แต่ยังมีปัจจัยเสี่ยงหากสงครามบริเวณตะวันออกกลางปะทุรุนแรง **ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้รายได้ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในปี 2025 คาดว่า จะขยายตัวเล็กน้อยที่ 2.2%YoY และมีมูลค่าอยู่ที่ 9.3 แสนล้านบาท**

การแข่งขันทางธุรกิจในระยะข้างหน้ามีแนวโน้มรุนแรงต่อเนื่อง โดยรูปแบบการแข่งขันคาดว่าจะเน้นใน 3 ด้านหลัก ได้แก่ 1. การขยายบริการโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมทั้ง Supply chain การขนส่งทั้งในด้านโหมดขนส่งและลักษณะสินค้าจึงทำให้การบริการเกิดการทับซ้อนกันมากขึ้น และนำมาสู่การแข่งขันด้านราคาที่เข้มข้นขึ้น 2. การแข่งขันด้านคุณภาพในการขนส่ง จากความไม่แน่นอนที่เพิ่มขึ้นทั้งจากปัญหาสงครามการค้า รวมถึงสงครามบริเวณตะวันออกกลางและสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อได้สร้างความผันผวนต่อการให้บริการโลจิสติกส์ค่อนข้างสูง จึงทำให้ธุรกิจโลจิสติกส์ต้องแข่งขันในด้านความเชี่ยวชาญในการบริการมากขึ้น 3. การแข่งขันในธุรกิจจัดส่งพัสดุที่รุนแรงต่อเนื่อง ทั้งในด้านราคาและคุณภาพบริการ จากสภาพตลาด Red ocean ที่แข่งขันดุเดือดในช่วงหลายปีที่ผ่านมา และจะยิ่งรุนแรงขึ้นจากที่มีผู้เล่นหน้าใหม่เริ่มให้ความสนใจเข้ามาให้บริการ

ทั้งนี้การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ประกอบกับความต้องการขนส่งสินค้าที่ชะลอตัว จะกดดันการเติบโตของกลุ่มผู้ขนส่งทางถนนและกลุ่ม Freight forwarder ขณะที่กลุ่มผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุยังคงต้องจับตาอย่างใกล้ชิด

Green logistics กับ LogTech เป็น 2 เทรนด์ธุรกิจโลจิสติกส์ที่ต้องให้ความสำคัญและเร่งพัฒนา โดยเทรนด์ Green logistics กำลังเป็นกระแสที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ ส่งผลให้ในช่วงปีที่ผ่านมาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทยเริ่มให้บริการ Green logistics กันมากขึ้นสอดคล้องกับกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม และแผนการลดคาร์บอนฟุตพริ้นต์ของภาคธุรกิจ อย่างไรก็ตาม จากในปัจจุบันที่สัดส่วนการใช้รถบรรทุกไฟฟ้ายังคงค่อนข้างน้อย ส่งผลให้ธุรกิจโลจิสติกส์จะต้องเร่งปรับตัว ส่วนเทรนด์ Logistics Technology (LogTech) จะเข้ามาช่วยยกระดับการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสะดวกรวดเร็วขึ้น พร้อมทั้งช่วยลดต้นทุนบริหารจัดการ โดยเฉพาะการใช้ AI ในด้านการจัดการ Supply chain, แพลตฟอร์มการจัดส่งสินค้า, การติดตามและสร้างความโปร่งใสใน Supply chain รวมถึงคลังสินค้าอัตโนมัติและหุ่นยนต์เคลื่อนย้ายสินค้า ซึ่งหากผู้ประกอบการสามารถปรับตัวตามทั้ง 2 เทรนด์ได้ทัน ทั้งการเริ่มให้บริการ Green logistics ในเส้นทางที่เหมาะสมกับเทคโนโลยีรถบรรทุกในปัจจุบันหรือในสินค้าที่มีความต้องการขนส่งเฉพาะก่อน กับการพิจารณาทยอยลงทุนใน LogTech จะมีส่วนช่วยสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน 🌱



Industry overview

ธุรกิจโลจิสติกส์ คือธุรกิจที่ให้บริการจัดการเคลื่อนย้ายสินค้าตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยครอบคลุมผู้ให้บริการหลากหลายประเภท เช่น ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight transport), ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder), ผู้ให้บริการด้านพิธีการศุลกากร (Customs clearance), ตัวแทนขายระหว่างสินค้า (Cargo sale agent), ผู้ให้บริการคลังสินค้าและกระจายสินค้า (Warehousing & Distribution), ผู้ให้บริการเทคโนโลยีโลจิสติกส์ (Logistics technology) และผู้ให้บริการ 3PL (Third-Party Logistics) กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร (Total logistics provider) ซึ่งเป็นการให้บริการโลจิสติกส์หลายประเภทภายใต้ผู้ประกอบการรายเดียว ทั้งนี้การบริการขนส่งสินค้ายังสามารถแบ่งเป็นธุรกิจย่อย ๆ ได้ในหลายรูปแบบตามโหมดการขนส่ง ได้แก่ ทางถนน, ทางน้ำ, ทางอากาศ และทางราง หรือตามลักษณะสินค้า เช่น สินค้าทั่วไป, สินค้าวัตถุดิบทราย, สินค้าควบคุมอุณหภูมิ และพัสดุสินค้า

สำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สามารถจำแนกได้ 3 กลุ่มหลัก ได้แก่

1. กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก เช่น B, ETL, KIAT, MENA, MPJ และ SJWD ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
2. กลุ่มผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุ (Parcel delivery) ซึ่งทำหน้าที่จัดส่งพัสดุไปยังผู้บริโภค ได้แก่ KEX กับ TPL และ
3. กลุ่มผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าเป็นหลัก (Freight forwarder) ซึ่งทำหน้าที่จัดการขนส่งสินค้าเข้า-ออกระหว่างประเทศ พร้อมดูแลด้านเอกสาร พิธีการศุลกากร และประสานงานระหว่างผู้ใช้บริการกับผู้ขนส่งรายต่าง ๆ เช่น สายเดินเรือ, สายการบิน และผู้ให้บริการรถบรรทุก โดยผู้ประกอบการในกลุ่มนี้ ได้แก่ ANI, III, LEO, NCL, SINO, SONIC และ WICE อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ใน 3 กลุ่มนี้ บางรายก็เป็นผู้ให้บริการ 3PL หรือ Total logistics provider ที่ให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบอื่น ๆ และคลังสินค้าควบคู่กันไปด้วย

รูปที่ 1 : ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics provider)			
กลุ่มธุรกิจหลัก		ผู้ประกอบการ	
	กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight transport)	- B - ETL - KIAT	- MENA - MPJ* - SJWD
	กลุ่มผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุ (Parcel delivery)	KEX	TPL*
	กลุ่มผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder)	- ANI - III - LEO* - NCL*	- SINO - SONIC* - WICE

หมายเหตุ : *ผู้ประกอบการที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ MAI
ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ SET

ในปี 2024 ที่ผ่านมา รายได้ธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยเติบโตดี จากความต้องการขนส่งที่เพิ่มขึ้นตามการค้าระหว่างประเทศของไทย และการเร่งตัวของอัตราค่าขนส่งทางเรือจากปัญหาความขัดแย้งบริเวณทะเลแดง

รายได้ธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยเติบโตราว 6.1%YoY ตามความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นในหลายโหมดขนส่ง สะท้อนจากปริมาณขนส่งสินค้าทางถนนเติบโต 11%YoY ปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออกของท่าเรือแหลมฉบังเติบโต 7.7%YoY และปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศของสนามบินสุวรรณภูมิที่ขยายตัว 19%YoY โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศของไทย โดยมูลค่าการส่งออก และนำเข้าของไทย (ในรูปดอลลาร์สหรัฐ, สถิติดุลการชำระเงิน) เติบโตดีที่ 5.8%YoY และ 6.3%YoY ตามลำดับ โดยการค้าชายแดนและผ่านแดนก็ขยายตัว 6.1%YoY ส่วนด้านการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการบริโภคภายในประเทศ อย่างเช่น สินค้าอุปโภคบริโภคและพัสดุสินค้า ยังคงขยายตัวต่อเนื่อง จากการเติบโตของการบริโภคภาคเอกชนที่เพิ่มขึ้น 4.4%YoY และมูลค่าตลาด E-commerce ที่ขยายตัวสูงถึง 13%YoY

สำหรับอัตราค่าขนส่งมีการเปลี่ยนแปลงแตกต่างกันในแต่ละโหมดการขนส่ง โดย 1. ค่าขนส่งทางเรือตู้คอนเทนเนอร์ของไทยซึ่งเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับค่าระวางเรือโลกเพิ่มสูงขึ้น โดยดัชนีค่าระวางเรือคอนเทนเนอร์โลก (China Containerized Freight Index : CCFI) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นกว่า 65%YoY จากผลของสงครามระหว่างอิสราเอล-ฮามาส ที่ปะทุตั้งแต่ในช่วงปลายปี 2023 ทำให้เรือขนส่งสินค้าต้องหลีกเลี่ยงเส้นทางผ่านทะเลแดง (Red sea) และเปลี่ยนไปใช้เส้นทางอ้อมผ่านแหลมกูดโฮปแทน ซึ่งส่งผลให้ค่าขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้นทั่วโลก รวมถึงไทยโดยเฉพาะเส้นทางไปยุโรปและสหรัฐฯ 2. ค่าขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศขยายตัวเล็กน้อย โดยดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย (Road Freight Transport Index : RFTI) เพิ่มขึ้น 1.5%YoY ตามความต้องการขนส่งในหมวดผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นและราคาน้ำมันที่ยังสูงต่อเนื่องจากปี 2023 และ 3. ค่าขนส่งทางอากาศของไทยที่ปรับลดลงตามทิศทางค่าขนส่งทางอากาศโลก โดยดัชนีค่าขนส่งทางอากาศโลก Drewry (Drewry East-West) ลดลง -4%YoY จากปริมาณขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ปรับเพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวต่อเนื่องของปริมาณเที่ยวบินหลังวิกฤตโควิด-19



Industry outlook and trend

ในปี 2025 รายได้ของฟู้อให้บริการโลจิสติกส์ในไทย คาดว่าจะเติบโตเล็กน้อยที่ 2.2%YoY มีมูลค่าประมาณ 9.3 แสนล้านบาท จากความต้องการขนส่งสินค้าที่อ่อนตัว อีกทั้ง ยังต้องเผชิญกับความผันผวนสูง โดยเป็นผลจากสงครามการค้าและความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะสงครามในตะวันออกกลาง ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจโลกชะลอตัว และกระทบต่อเนื่องมายังการค้าระหว่างประเทศของไทยและการบริโภคสินค้าในประเทศให้ชะลอลง ในขณะที่เดียวกัน ค่าขนส่งเฉลี่ยในแต่ละโหมดการขนส่งก็มีแนวโน้มปรับลดลงตาม

ความต้องการขนส่งสินค้าของไทยทั้งปี 2025 คาดว่าจะขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง แม้ในช่วงครึ่งแรกของปี จะขยายตัวค่อนข้างดี โดยในช่วง 6 เดือนแรก ความต้องการขนส่งสินค้าในภาคการค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัวสูง สะท้อนจากปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังที่เติบโต 10.5%YoY และปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านสนามบินสุวรรณภูมิขยายตัว 8.7%YoY ตามมูลค่าส่งออกและนำเข้าที่ขยายตัวสูง 15%YoY

และ 12%YoY ตามลำดับ ซึ่งปัจจัยบวกสำคัญเกิดจากการเร่งส่งออกสินค้าไปสหรัฐฯ ก่อนที่มาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ จะมีผลบังคับใช้ในเดือนสิงหาคม 2025 (Front-loading) และการนำเข้าสินค้าจากจีนที่เพิ่มมากขึ้นทั้งในกลุ่มวัตถุดิบขั้นต้นเพื่อผลิตส่งออกและจากการเติบโตของ E-commerce ที่ขยายตัวอย่างมาก อย่างไรก็ตาม ความต้องการขนส่งสินค้าของไทยได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งนำไปสู่การปิดด่านพรมแดนตั้งแต่เดือนมิถุนายน รวมถึงสงครามระหว่างอิสราเอล-อิหร่านที่ปะทุขึ้น และส่งผลให้การขนส่งสินค้าลดลง ส่วนความต้องการขนส่งสินค้าเพื่อการบริโภคภายในประเทศขยายตัวชะลอลง โดยการบริโภคภาคเอกชนในไตรมาสแรกของปีเติบโต 2.6%YoY ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่เติบโต 3.4%YoY จากการชะลอตัวในทุกหมวดสินค้าโดยเฉพาะหมวดสินค้าคงทน อย่างเช่น รถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้าที่ยังหดตัวต่อเนื่อง

ในช่วงครึ่งหลังของปี 2025 ความต้องการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มชะลอตัวสูง จากแรงกดดันของมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ที่คาดว่าจะเริ่มบังคับใช้เต็มรูปแบบ ซึ่งมีอัตราภาษี Reciprocal tariffs อยู่ที่ 19% พร้อมทั้ง

สร้างความผันผวนในเส้นทางการขนส่ง ประกอบกับการใช้จ่ายของภาคครัวเรือนไทยที่มีความระมัดระวังมากขึ้น ตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ชะลอตัว โดย SCB EIC ประเมินว่าในปี 2025 เศรษฐกิจโลกจะเติบโตชะลอลงเหลือเพียง 2.4%YoY ส่วนเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวต่ำเพียง 1.8%YoY ซึ่งได้รับแรงกดดันจากการชะลอตัวของการค้าระหว่างประเทศ ที่ส่งผลให้มูลค่าการส่งออกและนำเข้าสินค้าของไทยจะขยายตัวอยู่ที่ 3%YoY และ 3.3%YoY ตามลำดับ อีกทั้ง ต้องติดตามสินค้าที่เข้าข่ายสวมสิทธิอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้การลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากสหรัฐฯ ในหลายหมวดของไทยอาจจะส่งผลให้มีการทยอยนำเข้าเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตรและอาหาร ส่วนการบริโภคภายในประเทศก็มีแนวโน้มอ่อนตัวตามการบริโภคภาคเอกชนและการซื้อขายสินค้าผ่าน E-commerce ซึ่งคาดว่าจะขยายตัวในอัตราที่ลดลงอยู่ที่ 2.0%YoY และ 7.6%YoY ตามลำดับ สะท้อนจากดัชนีความเชื่อมั่นของผู้บริโภคในเดือนพฤษภาคมที่ปรับลดลงต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 4 และต่ำสุดในรอบ 27 เดือน นอกจากนี้ การปรับเปลี่ยนงบประมาณภาครัฐจากโครงการ Digital wallet เป็นแผนขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายใต้กรอบวงเงิน 157,000 ล้านบาท เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและสร้างความแข็งแกร่งของระบบเศรษฐกิจจะส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าเปลี่ยนแปลงไปสู่กลุ่มสินค้าที่ใช้ในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสินค้าที่ใช้รองรับภาคท่องเที่ยวมากขึ้น

อัตราค่าขนส่งเฉลี่ยในปี 2025 ของแต่ละโหมดการขนส่งมีแนวโน้มปรับลดลง โดยปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อทิศทางค่าขนส่งคือ ราคาน้ำมัน ซึ่งในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2025 ราคาน้ำมันดิบเบรนต์เฉลี่ยอยู่ที่ 71 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ปรับลดลงจากค่าเฉลี่ยทั้งปี 2024 ที่ 80 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ตามอุปทานน้ำมันที่เกินกว่าความต้องการใช้น้ำมันมาก อีกทั้ง มีการผันผวนในช่วงเดือนมิถุนายนจากการปะทุของสงครามระหว่างอิสราเอล-อิหร่าน ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับเพิ่มขึ้นระยะสั้นในช่วงสงคราม ก่อนปรับลดลงหลังบรรลุข้อตกลงหยุดยิง ส่วนราคาน้ำมันดีเซลในประเทศอยู่ในระดับใกล้เคียงเดิมราว 32 บาท เนื่องจากยังต้องเก็บเงินชดเชยกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่ในช่วงกลางเดือนกรกฎาคม 2025 ที่ยังติดลบกว่า 3.2 หมื่นล้านบาท สำหรับในช่วงครึ่งหลังของปี ราคาน้ำมันดิบเบรนต์เฉลี่ยคาดว่าจะยังอยู่ที่ระดับเดิม โดยมีโอกาสปรับขึ้นได้ในช่วงสั้น ก่อนที่จะทยอยปรับลดลงตามกำลังการผลิตที่เพิ่มขึ้นจากแผนเดิมของกลุ่ม OPEC+ ขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ยทั้งปี 2025 ยังทรงตัวจากปีก่อนหน้า ที่ราว 32 บาท/ลิตร

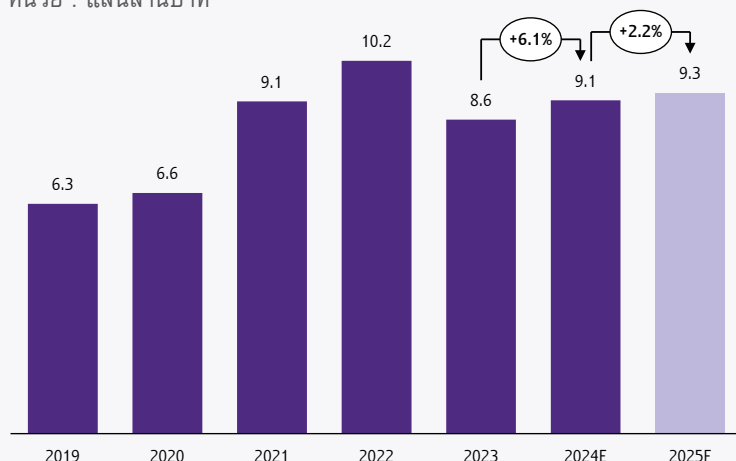
จากระดับราคาน้ำมันที่เอื้อต่อต้นทุนค่าขนส่ง จึงทำให้น้ำมันอัตราค่าขนส่งในปี 2025 ขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานการขนส่งเป็นหลัก โดยสามารถจำแนกรายโหมดการขนส่งได้ดังนี้

1. ค่าขนส่งสินค้าทางเรือคอนเทนเนอร์ของไทยคาดว่าจะปรับลดลง โดยตั้งแต่ต้นปีจนถึงสิ้นเดือนพฤษภาคมดัชนี CCFI ปรับลดลงกว่า 28% ตามปริมาณกองเรือใหม่ทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นจากการทยอยรับมอบเรือใหม่ตามคำสั่งซื้อในช่วงโควิด-19 ประกอบกับความไม่แน่นอนทางการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้เรืออุตสาหกรรมการณ์ก่อน อย่างไรก็ดี ในช่วงเดือนมิถุนายน พบว่า ดัชนี CCFI เติบโตขึ้น 22% จากการเร่งนำเข้าสินค้า Front-loading เพื่อเติมสต็อกก่อนมาตรการภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ จะมีผลบังคับใช้ สำหรับในช่วงครึ่งหลังของปี 2025 ค่าขนส่งทางเรือยังมีแนวโน้มปรับลดลงตามความต้องการขนส่งที่อ่อนตัวหลังมาตรการเริ่มมีผล ประกอบกับปริมาณกองเรือใหม่ที่ทยอยเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ปัญหาเส้นทางขนส่งบริเวณทะเลแดงและคลองสุเอซที่มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นจากที่สหรัฐฯ ได้เจรจาหยุดยิงกับกลุ่มฮูตีในเยเมน ซึ่งจะส่งผลให้อัตราค่าขนส่งทางเรือมีโอกาสปรับลดลงมากขึ้น เมื่อสายเดินเรือกลับไปให้บริการตามปกติในเส้นทางเดิม

2. ค่าขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกคาดว่าจะลดลงเล็กน้อย โดยตั้งแต่ต้นปี 2025 จนถึงไตรมาส 2 ดัชนี RFTI ปรับลดลงเล็กน้อยจากราคาน้ำมันที่ลดลงเล็กน้อยและการขนส่งสินค้าเกษตรที่ชะลอตัว ส่วนในช่วงครึ่งหลังของปี ค่าขนส่งยังมีแนวโน้มลดลงแต่ไม่มากนัก จากความต้องการขนส่งสินค้าที่ปรับลดลง ขณะที่ราคาน้ำมันดีเซลยังทรงตัวจากต้นทุนโครงสร้างน้ำมัน **3. ค่าขนส่งสินค้าทางอากาศไทยมีแนวโน้มปรับลดลง** โดยในเดือนมิถุนายน ดัชนีค่าขนส่งทางอากาศ Drewry East-West อยู่ที่ 3.03 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลกรัม ลดลง 6% จากในเดือนมกราคมที่ 3.23 ดอลลาร์สหรัฐต่อกิโลกรัม และการเผชิญกับความผันผวนในช่วงต้นเดือนพฤษภาคมจากคำสั่งยกเลิกกฎยกเว้นภาษีอากร (De minimis) ของสหรัฐฯ สำหรับการนำเข้าสินค้าจากจีนและฮ่องกงที่มีมูลค่าไม่เกิน 800 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่งผลให้ค่าขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นชั่วคราวจาก Front-loading ก่อนบังคับใช้มาตรการ และทยอยลดลงหลังจากมาตรการบังคับใช้แล้ว ส่วนในครึ่งปีหลัง ค่าขนส่งมีแนวโน้มปรับลดลงต่อเนื่อง จากแรงกดดันของความต้องการขนส่งสินค้าที่อ่อนตัว

รูปที่ 2 : รายได้ของฟู้ให้บริการโลจิสติกส์

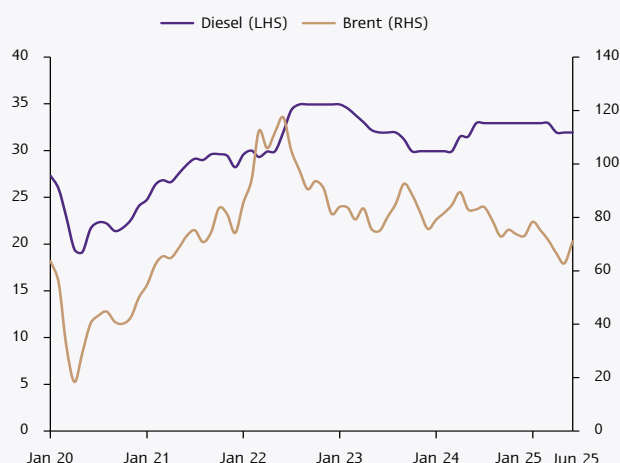
หน่วย : แสนล้านบาท



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ Enlite

รูปที่ 3 : ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล และราคาน้ำมันดิบเบรนต์

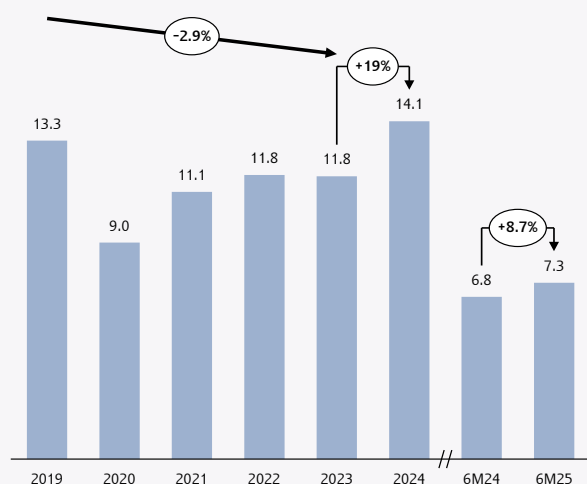
หน่วย : THB/ลิตร, USD/บาร์เรล



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกระทรวงพลังงาน และ Bloomberg

รูปที่ 5 : ปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิ

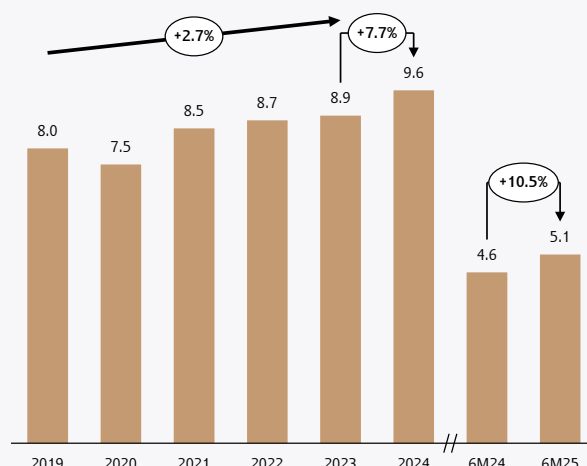
หน่วย : แสนตัน



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ AOT

รูปที่ 4 : ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบัง

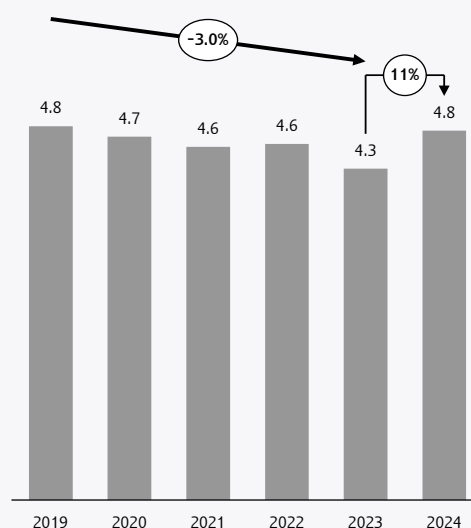
หน่วย : ล้าน TEU



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

รูปที่ 6 : ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนของไทย

หน่วย : แสนตัน



ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคม



Competitive landscape

การแข่งขันในธุรกิจโลจิสติกส์มีแนวโน้มรุนแรงขึ้นต่อเนื่องจากภาวะความต้องการขนส่งสินค้าที่ชะลอตัวโดยเฉพาะในเส้นทางระหว่างประเทศ ประกอบกับความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ความผันผวนในการขนส่งมากขึ้น ปัจจัยเหล่านี้กดดันให้ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนกับกลุ่มธุรกิจ Freight forwarder มีแนวโน้มเติบโตเล็กน้อย ส่วนกลุ่มธุรกิจจัดส่งพัสดุจะยังคงต้องจับตาอย่างใกล้ชิดท่ามกลางการชะลอตัวของความต้องการบริโภคสินค้าอุปโภคบริโภคและการแข่งขันในธุรกิจที่เข้มข้นต่อเนื่อง ทั้งนี้ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีผู้ให้บริการกระจายตัวอยู่หลายหมื่นราย ทั้งรายใหญ่และรายย่อย และมีระดับการกระจุกตัวของตลาดที่ค่อนข้างต่ำ สะท้อนจากผู้ประกอบการที่มีรายได้สูงสุด 15 อันดับแรกมีส่วนแบ่งตลาดรวมกันเพียง 25% ของมูลค่าตลาดทั้งหมด ซึ่งเอื้อให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในภาวะที่ความต้องการขนส่งสินค้าชะลอตัวโดยการแข่งขันในธุรกิจโลจิสติกส์มีประเด็นที่น่าจับตามอง ดังนี้

1. การขยายบริการโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมแต่ทั้งขึ้นกันมากขึ้น จากการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต่างมุ่งสู่การเป็น Total logistics provider จึงเร่งขยายบริการโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น อย่างเช่น การขยายการให้บริการขนส่งสินค้าหรือการจัดการขนส่งสินค้าที่หลากหลายทั้งในส่วนของการขนส่งไม่ว่าจะเป็นทางถนน, ทางราง, ทางน้ำ และทางอากาศ และในส่วนของกลุ่มสินค้า เช่น สินค้าทั่วไป, พืชผลสินค้า, สินค้าวัตถุอันตราย และสินค้าควบคุมอุณหภูมิ รวมถึงการขยายไปยังการให้บริการเช่าคลังสินค้าและศูนย์บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (Fulfillment) และการให้บริการโลจิสติกส์สีเขียว (Green logistics) ด้วย ซึ่งจะนำไปสู่การแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น โดยหนึ่งในกลยุทธ์ที่ได้รับความนิยมในการขยายบริการคือ การสร้างหุ้นส่วนทางธุรกิจกับการควบคุมกิจการ ซึ่งจะช่วยให้การขยายเครือข่ายทำได้รวดเร็วและเพิ่มประสิทธิภาพจากการประหยัดต่อขนาด รวมถึงช่วยลดภาวะการแข่งขันในตลาดอีกด้วย

2. การแข่งขันด้านคุณภาพในการขนส่ง โดยจากทั้งปัญหาสงครามการค้ารวมถึงสงครามบริเวณตะวันออกกลางและสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อได้สร้างความไม่แน่นอนและความผันผวนต่อธุรกิจโลจิสติกส์ค่อนข้างสูง ไม่ว่าจะเป็นการปรับเปลี่ยนประเภทสินค้า, เส้นทางขนส่ง และโหมดการขนส่ง ดังนั้น ความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการขนส่งกับเครือข่ายบริการที่ครอบคลุมจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเลือกผู้ให้บริการในภาวะที่ความเสี่ยงและความผันผวนค่อนข้างสูง

3. การแข่งขันในธุรกิจจัดส่งพัสดุที่รุนแรงต่อเนื่อง จากสภาพตลาด Red ocean ที่แข่งขันดุเดือดในช่วงหลายปีที่ผ่านมาของผู้ให้บริการรายใหญ่มากกว่า 6 ราย ซึ่งมีทั้งกลุ่มผู้ขนส่งภายใต้แพลตฟอร์ม E-commerce กับกลุ่มผู้ขนส่งทั่วไป ประกอบกับการเข้ามาของผู้เล่นใหม่ เช่น แพลตฟอร์ม Taobao จะส่งผลให้การแข่งขันเข้มข้นขึ้นต่อเนื่องทั้งในด้านราคาและคุณภาพบริการ ทั้งนี้การเป็นพันธมิตรกับแพลตฟอร์ม E-commerce และ Social commerce ที่กำลังได้รับความนิยม จึงเป็นจุดแข็งสำคัญที่ช่วยในการเติบโตของผู้จัดส่งพัสดุ

สำหรับเทรนด์ที่ธุรกิจโลจิสติกส์ต้องให้ความสำคัญและเร่งพัฒนา ได้แก่ 1. เทรนด์ Green logistics กำลังเป็นกระแสที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่การลดการใช้พลังงาน, การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน, การใช้นยานยนต์ไร้มลพิษ (Zero Emission Vehicles : ZEVs), การใช้บรรจุภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการใช้พลังงานสะอาดในคลังสินค้ากับศูนย์กระจายสินค้า โดยเทรนด์การใช้บริการ Green logistics ได้รับปัจจัยสนับสนุนในหลายมิติ ได้แก่ กระแสรักษ์โลก, ปัญหาฝุ่นมลพิษ และนโยบายภาครัฐ ดังเช่นแผนปฏิบัติการด้านการลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2580) รวมถึงเป้าหมายการเข้าสู่สังคมคาร์บอนเป็นศูนย์ (Net zero) ของทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่ง Green logistics จะมีบทบาทสำคัญในการช่วยลดคาร์บอนฟุตพริ้นต์ ทั้งในขอบเขตที่ 1 จากการลดการปล่อยก๊าซทางตรงจากการขนส่งของผู้ประกอบการ และในขอบเขตที่ 3 จากการลดการปล่อยก๊าซทางอ้อมให้แก่ผู้ประกอบการในธุรกิจอื่น ๆ ที่ใช้บริการขนส่ง ทั้งนี้ปัจจุบันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในไทยเริ่มให้บริการ Green logistics กันมากขึ้น โดยในช่วง 7 เดือนแรกของปี 2025 พบว่า จำนวนรถบรรทุกไฟฟ้าสะสมเพิ่มขึ้น 196 คัน รวมเป็น 1,092 คัน อย่างไรก็ตามสัดส่วนรถบรรทุกไฟฟ้าในไทยยังคงค่อนข้างน้อยคิดเป็นเพียง 0.1% ของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด เนื่องจากการใช้งานรถบรรทุกไฟฟ้ายังเผชิญข้อจำกัดในหลายด้านที่ต้องเร่งพัฒนาเพื่อให้เกิดการใช้งานเชิงพาณิชย์อย่างแพร่หลาย เช่น เทคโนโลยีรถบรรทุก ซึ่งยังไม่เหมาะสมกับการขนส่งในบางรูปแบบอย่างเช่น ระยะทางไกล, ชั่วโมงการใช้งานต่อวันสูง และน้ำหนักบรรทุกมาก รวมถึงสถานีชาร์จสำหรับรถเชิงพาณิชย์ที่ยังมีอยู่ค่อนข้างจำกัด ดังนั้นธุรกิจโลจิสติกส์ของไทยอาจจะเริ่มพิจารณาให้บริการในรูปแบบเส้นทางระยะสั้น สินค้าน้ำหนักไม่มาก มีเวลาชาร์จที่เพียงพอ หรือเป็นสินค้าที่ต้องการขนส่งแบบ Green logistics โดยเฉพาะ ซึ่งจะช่วยให้เกิดความคุ้มค่า

เชิงพาณิชย์มากกว่ารูปแบบอื่น ๆ **2. เทรนด์ LogTech (Logistics Technology)** กำลังเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการยกระดับการขนส่งสินค้าในหลากหลายมิติ โดยสามารถแบ่งเทคโนโลยีออกเป็นหลายกลุ่ม ได้แก่

1. เทคโนโลยีติดตามและเพิ่มความโปร่งใสของ Supply chain (Supply chain visibility) เช่น ระบบ GPS สำหรับติดตามยานพาหนะและสถานะสินค้าแบบเรียลไทม์
2. แพลตฟอร์มจัดการขนส่ง (Digital freight platforms) เช่น แพลตฟอร์มจับคู่งานระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ขนส่งแบบ Freight forwarder และระบบบริหารจัดการขนส่งแบบครบวงจร
3. ระบบคลังสินค้าอัจฉริยะ เช่น คลังสินค้าอัตโนมัติ, หุ่นยนต์เคลื่อนย้ายสินค้า และโดรนสำหรับขนส่งระยะสั้น และ
4. การประยุกต์ใช้ AI ทั้งในด้านการวางแผนเส้นทางขนส่ง, การพยากรณ์ความต้องการสินค้า

และการคาดการณ์การบำรุงรักษา รวมถึงเทคโนโลยีขับเคลื่อนอัตโนมัติที่กำลังยังอยู่ในช่วงพัฒนา ซึ่งเทคโนโลยี LogTech เหล่านี้จะช่วยยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ให้รวดเร็ว แม่นยำ มีประสิทธิภาพ และตรวจสอบได้มากขึ้น รวมถึงช่วยลดต้นทุนการขนส่งในระยะยาว ยิ่งไปกว่านั้น การลงทุนเพิ่มศักยภาพการบริการด้วย LogTech กำลังกลายเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้ประกอบการไทย เพื่อตอบสนองต่อพฤติกรรมของผู้บริโภคยุคใหม่และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยควรเริ่มจากการพิจารณา LogTech ที่เหมาะสมกับธุรกิจของตนภายใต้งบประมาณที่จำกัด จากนั้นจึงวางแผนและทยอยลงทุนอย่างต่อเนื่องเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ 📌

ภาคผนวก

พลประกอบการของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

		 กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน B, ETL, KIAT, MENA, MPJ, SJWD	 กลุ่มผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุด่วน KEX TPL	 กลุ่ม Freight forwarder ANI, III, LEO, NCL, SINO, SONIC, WICE
FY 2024	Sale (ล้านบาท)	29,148 (2.2%YOY)	10,128 (-16%YOY)	23,267 (34.1%YOY)
	Net Profit (ล้านบาท)	1,260	-5,908	1,238
	Profit Margin	4.3%	-58.3%	4.6%
	ROE (เฉลี่ย)	5.0%	-174.7%	8.7%
Q1 2025	Sale (ล้านบาท)	7,544 (5.9%YOY)	1,291 (-24%YOY)	5,082 (6.3%YOY)
	Net Profit (ล้านบาท)	450	-899	348
	Profit Margin	6.0%	-69.7%	6.9%
	ROE (เฉลี่ย)	5.0%	-249.9%	8.7%

ที่มา : การวิเคราะห์โดย SCB EIC จากข้อมูลของ SETSMART



Author

บุณญภพ ดันตปิฏก

นักวิเคราะห์อาวุโส

ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ (SCB EIC)

ข้อสงวนสิทธิ์ : บทความนี้จัดทำขึ้นโดยธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) (“ธนาคาร”) เพื่อวัตถุประสงค์ในการนำเสนอข้อมูลและบทวิเคราะห์เท่านั้น ข้อมูลและบทวิเคราะห์ใด ๆ ที่ปรากฏในบทความนี้ ได้ถูกรวบรวมและอ้างอิงมาจากแหล่งข้อมูลสาธารณะ ซึ่งอาจรวมถึงข้อมูลทางเศรษฐกิจ ข้อมูลทางการตลาด หรือข้อมูลอื่น ๆ ที่มีความน่าเชื่อถือก่อนวันที่บทความนี้ได้ถูกจัดทำขึ้น ธนาคารไม่รับประกันหรือรับรองว่าข้อมูลดังกล่าวมีความถูกต้องครบถ้วน สมบูรณ์ และเป็นปัจจุบัน รวมถึงธนาคารไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบข้อมูลหรือดำเนินการใด ๆ ให้ข้อมูลถูกต้องครบถ้วน สมบูรณ์ และเป็นปัจจุบันไม่ว่าในกรณีใด ๆ ทั้งนี้ บทความนี้ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้คำแนะนำทางกฎหมาย ทางภาษี หรือคำแนะนำอื่นใด และไม่ควรใช้เป็นเอกสารอ้างอิงในการดำเนินการใด ๆ นอกจากนี้ ธนาคารไม่ยอมรับผิดในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการใช้ข้อมูลในเอกสารนี้ ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม

“Economic and business
intelligence for effective
decision making”



ECONOMIC INTELLIGENCE CENTER

ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจและธุรกิจ ธนาคารไทยพาณิชย์



เจาะลึก

สถานการณ์เศรษฐกิจ



เกาะติด

การเปลี่ยนแปลงที่ส่งผล
ต่อภาคธุรกิจ



อัปเดต

ประเด็นร้อนที่ไม่ควรพลาด



Stay connected

Find us at



@scbeic | 

www.scbeic.com