

ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า

สรุปแนวโน้มธุรกิจ

ISIC: 57522210 การดำเนินงานของท่าเรือ

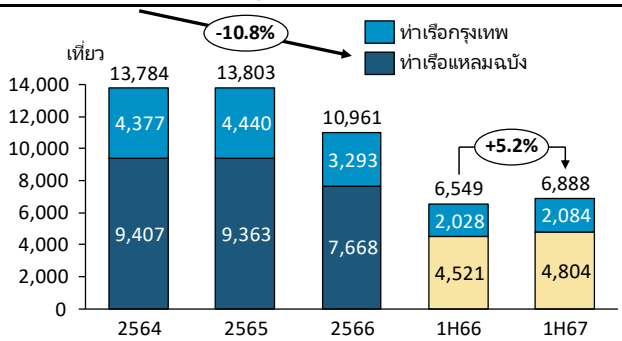
ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าในปี 2567/2568 มีแนวโน้ม “Neutral +”

โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและปริมาณการค้าระหว่างประเทศ ตามทิศทางการทยอยปรับลดอัตราดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐฯ ซึ่งจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโลกในภาพรวม โดยปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวจะส่งผลให้ปริมาณการส่งออกสินค้าและปริมาณผลผลิตภาคอุตสาหกรรมขยายตัวทำให้ความต้องการใช้ท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าขยายตัวตามไปด้วย อย่างไรก็ตามธุรกิจยังคงมีความเสี่ยงจากต้นทุนราคาพลังงานและค่าจ้างแรงงานที่มีแนวโน้มสูงขึ้น ประกอบกับปัญหาความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะสงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐฯ รวมถึงความผันผวนของเงินบาทที่อาจกระทบปริมาณการค้าโลกและปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยให้เติบโตต่ำกว่าที่คาดการณ์เอาไว้ได้

ภาพรวมธุรกิจ

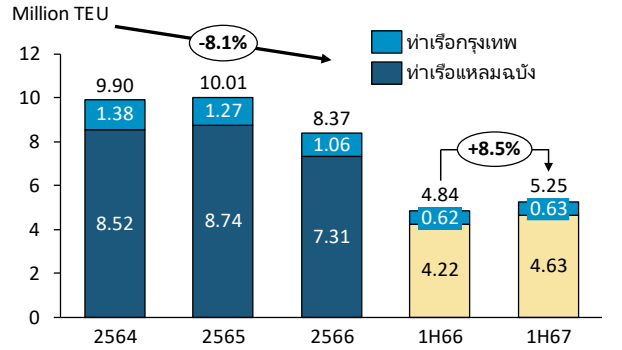
ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าถือเป็นหนึ่งในกลไกสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยโดยทำหน้าที่เป็นประตูสู่การค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการมีท่าเรือที่ทันสมัยสามารถส่งออกและนำเข้าสินค้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูง จะส่งผลให้ต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ของไทยปรับลดลงและช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้แก่สินค้าไทยสำหรับภาพรวมธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 พบว่าปรับตัวดีขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน สะท้อนจากปริมาณเรือที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังที่เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 6,888 เที่ยว หรือคิดเป็น 5.2%YoY สอดคล้องกับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือที่เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 5.25 ล้าน TEU หรือคิดเป็น 8.5%YoY ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและการค้าระหว่างประเทศหลังการคลี่คลายของปัญหาเงินเฟ้อ ประกอบกับการกลับมาขยายตัวของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าสำคัญ และอันสืบจากค่าเงินบาทที่ปรับตัวอ่อนค่าลง

รูปที่ 1 ปริมาณเรือที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง



ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง

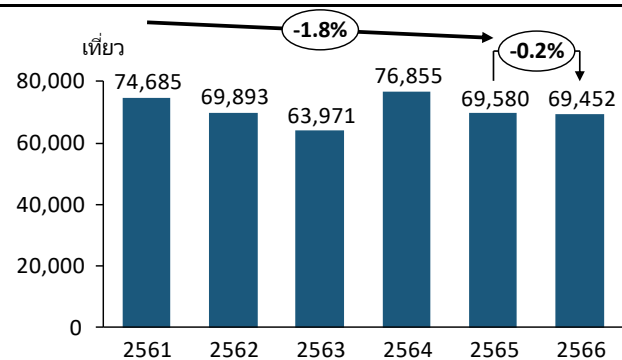


ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

สถานการณ์ด้านท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่งสินค้าบริเวณชายฝั่งทะเล และการขนส่งสินค้าบริเวณแม่น้ำ โดยความต้องการใช้บริการท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศจะสอดคล้องไปกับปริมาณการส่งออก/นำเข้าสินค้า และปริมาณการผลิตของภาคอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ เนื่องจากท่าเรือขนส่งสินค้าภายในประเทศมีหน้าที่หลักในการกระจายสินค้าและวัตถุดิบ รวมถึงเชื่อมต่อห่วงโซ่อุปทานของการค้าและการผลิตภายในประเทศ สำหรับในปี 2566 พบว่ามีจำนวนเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเลทั้งสิ้น 69,452 เที่ยว หดตัว 0.2%YoY ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการส่งออกสินค้าและปริมาณการผลิตภาคอุตสาหกรรมที่ปรับลดลง ตามภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวเนื่องจากผลกระทบของการเร่งปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารกลางประเทศต่างๆ ทั่วโลกเพื่อแก้ปัญหาเงินเฟ้อสำหรับสินค้าสำคัญที่ขนส่งผ่านท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเล ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและเคมีภัณฑ์ คิดเป็นสัดส่วนราว 90% ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด

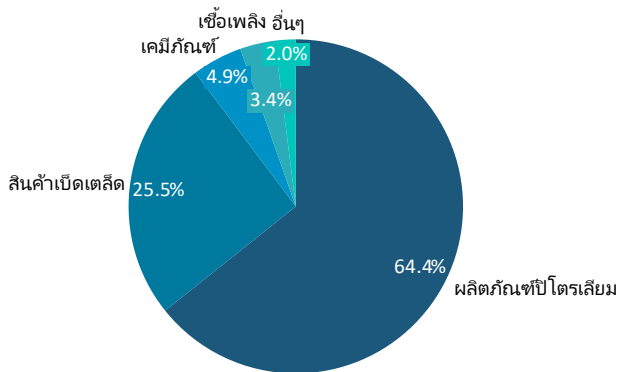
รูปที่ 3 จำนวนเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเล



ที่มา : กรมเจ้าท่า

ข้อมูล บทวิเคราะห์ และการแสดงความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในรายงานฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นบนพื้นฐานของแหล่งข้อมูลที่ได้รับการเปิดเผยได้ เพื่อใช้ประกอบการวิเคราะห์ภาวะเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมซึ่งเป็นเอกสารภายในของธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน) เท่านั้น ทั้งนี้ธนาคารฯ จะไม่รับผิดชอบความเสียหายใดๆ ทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการนำข้อมูล บทวิเคราะห์ การคาดหมาย และความคิดเห็นต่างๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ไปใช้ โดยผู้ที่ประสงค์จะนำไปใช้ต้องยอมรับความเสี่ยง และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเองโดยลำพัง

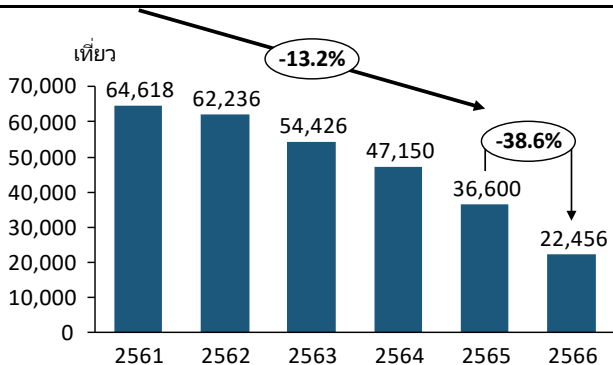
รูปที่ 4 โครงสร้างสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเล ปี 2566



ที่มา : กรมเจ้าท่า

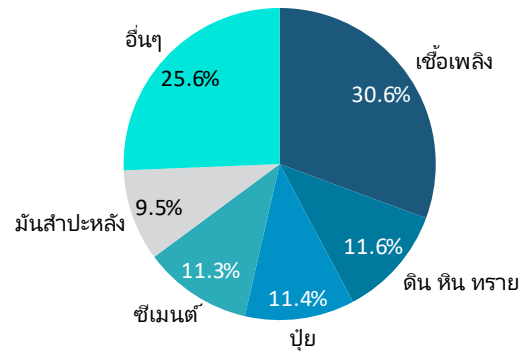
ในส่วนของการขนส่งสินค้าบริเวณแม่น้ำของไทยจะมีเส้นทางหลักอยู่ 2 เส้นทาง ได้แก่ กลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยา และกลุ่มแม่น้ำป่าสัก โดยในปี 2566 พบว่ามีจำนวนเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือบริเวณแม่น้ำทั้งสิ้น 22,456 เที่ยว ลดลง 38.6%YoY ซึ่งเป็นการปรับตัวลดลงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปี ทั้งนี้ ความต้องการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือบริเวณแม่น้ำมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงก่อนเกิดการระบาดของไวรัสโควิด-19 โดยมีปัจจัยสำคัญมาจากการขยายตัวและพัฒนาของระบบขนส่งทางบกทั้งทางถนนและทางรางทำให้การขนส่งทางบกมีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ขณะที่การขนส่งผ่านแม่น้ำต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนจากการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติที่รุนแรงมากขึ้น เช่น ภัยแล้งยาวนาน รวมถึงการขยายตัวของเมืองและชุมชนที่ส่งผลให้แม่น้ำบางส่วนตื้นเขินทำให้เรือต้องใช้เวลาเดินทางมากขึ้น ประกอบกับการพัฒนาโครงข่ายท่อส่งน้ำมันและท่อส่งก๊าซธรรมชาติที่ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งเชื้อเพลิง (มีสัดส่วนมากที่สุดของสินค้าที่ส่งผ่านทางแม่น้ำ) ผ่านเรือขนส่งในแม่น้ำปรับตัวลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

รูปที่ 5 จำนวนเรือสินค้าที่ผ่านท่าเรือบริเวณแม่น้ำ



ที่มา : กรมเจ้าท่า

รูปที่ 6 โครงสร้างสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าเรือบริเวณแม่น้ำ ปี 2566

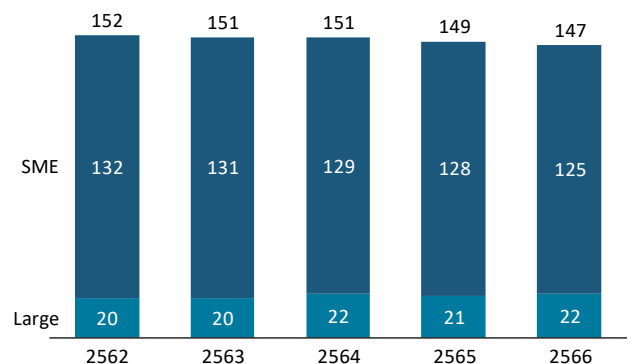


ที่มา : กรมเจ้าท่า

สถานการณ์ด้านผู้ประกอบการ

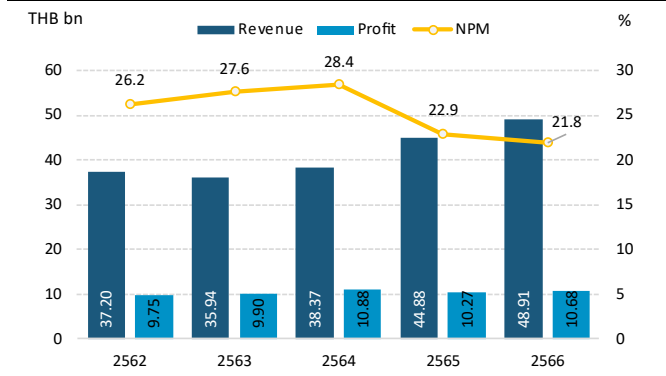
จากข้อมูลของฐานข้อมูลระบบ ENLITE พบว่าในปี 2566 มีผู้ประกอบการที่จดทะเบียนนิติบุคคลและยังเปิดดำเนินการในธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า (TSIC: 52221) ทั้งหมด 147 ราย ลดลงเล็กน้อยจากปี 2565 ที่มีจำนวน 150 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่จำนวน 22 ราย และผู้ประกอบการ SME จำนวน 125 ราย ในด้านส่วนแบ่งตลาดพบว่าผู้ประกอบการรายใหญ่ครอบครองส่วนแบ่งตลาดสูงถึง 72.8% ขณะที่ผู้ประกอบการ SME ต้องแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดที่เหลืออยู่เพียง 27.2% สำหรับในด้านผลกำไรดำเนินงานพบว่าปี 2566 ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้ามีรายได้รวมทั้งสิ้น 48,909 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9.0%YoY อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงความสามารถในการทำกำไรพบว่าปรับตัวลดลงเล็กน้อย โดยมีอัตรากำไรสุทธิ (NPM) อยู่ที่ระดับ 21.8% ลดลงเล็กน้อยจากปี 2565 ที่อยู่ระดับ 22.9% ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากต้นทุนการดำเนินงานที่ปรับเพิ่มขึ้นตามระดับราคาพลังงานและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น

รูปที่ 7 จำนวนผู้ประกอบการในธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า (TSIC: 52221)



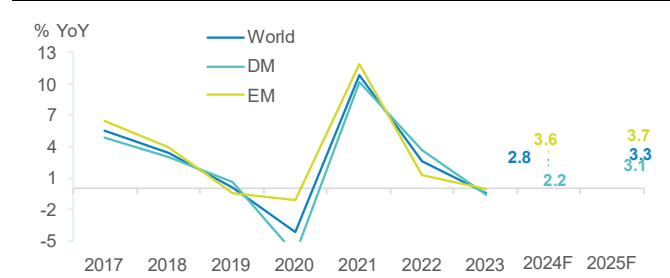
ที่มา : วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากฐานข้อมูลระบบ ENLITE

รูปที่ 8 ผลการดำเนินงานของธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้า (TSIC: 52221)



ที่มา : วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จากฐานข้อมูลระบบ ENLITE

รูปที่ 9 ประมาณการปริมาณการค้าโลก



ที่มา : IMF (ส.ค. 2567)

แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจ

ธุรกิจท่าเรือขนส่งสินค้าในระยะ 1 ปีข้างหน้าคาดว่าจะมีแนวโน้มขยายตัวดีขึ้น โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและปริมาณการค้าระหว่างประเทศ โดย IMF ประมาณการว่าปริมาณการค้าโลกในปี 2567 จะขยายตัวที่ 2.8%YoY และจะขยายตัวดีขึ้นในปี 2568 สู่ระดับ 3.3%YoY ตามการส่งสัญญาณเริ่มปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารกลางสหรัฐฯ ที่จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโลกในภาพรวม โดยปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวจะส่งผลให้ปริมาณการส่งออกสินค้าและปริมาณการผลิตภาคอุตสาหกรรมของไทยขยายตัวและทำให้ความต้องการใช้งานท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าขยายตัวตามไปด้วย อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังคงมีความเสี่ยงจากราคาพลังงานที่อยู่ในระดับสูง และการเพิ่มขึ้นของจ้างแรงงานที่อาจส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรของธุรกิจปรับลดลง รวมถึงปัญหาความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์โดยเฉพาะสงครามการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐฯ และความผันผวนของค่าเงินบาทที่อาจกระทบต่อปริมาณการค้าของโลกและปริมาณการค้าของไทยให้ขยายตัวต่ำกว่าที่คาดการณ์เอาไว้

ตารางที่ 1 ประมาณการเศรษฐกิจไทย

| | Unit | 2567F | 2568F |
|---------------------|------------|-----------|-------|
| GDP | %YoY | 2.4 | 2.9 |
| Private Consumption | %YoY | 4.2 | 3.0 |
| Private Investment | %YoY | 0.2 | 2.5 |
| Gov. Consumption | %YoY | 0.8 | 2.2 |
| Public Investment | %YoY | -4.2 | 2.6 |
| Ex. of Good&Service | %YoY | 7.9 | 3.1 |
| Ex. of Good | %YoY | 2.5 | 3.1 |
| Thai Baht | THB/USD | 34.0-35.0 | 33.5 |
| Tourist | mn persons | 34.5 | 35.5 |

ที่มา : วิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ (ก.ย. 2567)

LH BANK BUSINESS RESEARCH

**ดร. ธนพล ศรีอัญพงศ์**

ผู้อำนวยการอาวุโส สายงานวิจัยธุรกิจ

**ณัฐชาติ วิรุฬห์อัสว**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

**ธรินทร์ ศรีทองเต็ม**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

**เชียวชาญ ศรีชัยยา**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

**วิลันดา ดิสรเตติวัฒน์**

นักเศรษฐศาสตร์อาวุโส

**วัชรพันธ์ นิยม**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

**ณวัชร หันสุเวช**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Thematic)

**ศรีอำไพ อิงคกิตติ**

นักวิเคราะห์อาวุโส (Industry)

วิจัยธุรกิจ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน)

จับใจ**เข้าใจ****ตอบใจത്യ**

Scan Here

For More Articles

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