



Industry Analysis & ESG Reports | **ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน**

Key Highlights:

March 24, 2025

- มูลค่าตลาดขนส่งผู้โดยสารทางถนนโดยรวมในปี 2568-69 มีแนวโน้มขยายตัว 2.5%YoY และ 2.0%YoY ตามลำดับ โดยได้รับอานิสงส์จากจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง แบ่งเป็นเส้นทางระหว่างจังหวัด (90% ของตลาด) คาดจะทยอยฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปด้วยอัตรา 2.4%YoY และ 2.0%YoY ตามลำดับ ส่วนเส้นทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (10% ของตลาด) คาดขยายตัวที่ 4.0%YoY และ 2.5%YoY ตามลำดับ
- อัตราการทำกำไรของธุรกิจในปี 2568-69 มีแนวโน้มถูกกดดันจาก 1) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 และ 2) ค่าแรงงานที่มีโอกาสปรับขึ้นตามนโยบายการขึ้นค่าแรงงานขั้นต่ำ รวมถึงยังต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น ขณะที่ผู้ประกอบการอาจส่งผ่านต้นทุนไปยังผู้บริโภคได้เพียงบางส่วน เนื่องจากราคาค่าโดยสารรถสาธารณะยังถูกควบคุมโดยภาครัฐ อย่างไรก็ตาม ประเมินว่ากลุ่มผู้ประกอบการที่ใช้รถโดยสาร EV ยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องจากการะแสการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการสนับสนุนจากภาครัฐ
- ในระยะข้างหน้า ผู้บริโภคจะตระหนักถึงการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้น ผู้ประกอบการฯ ควรพิจารณานำแนวคิดด้าน ESG มาผนวกรวมกับกลยุทธ์ของธุรกิจ เพื่อพัฒนาบริการที่สอดคล้องกับเทรนด์ดังกล่าว เช่น การเปลี่ยนไปใช้รถโดยสาร EV การใช้พลังงานทางเลือกอย่าง CNG หรือ ไฮโดรเจน

Disclaimer: บทความนี้จัดทำขึ้นโดย บมจ. ธนาคารกรุงไทย (ธนาคาร) เพื่อนำเสนอข้อมูลและบทวิเคราะห์แก่สาธารณะ โดยรวบรวมและอ้างอิงข้อมูลจากแหล่งข้อมูลสาธารณะ หรือข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อ หรือควรเชื่อว่ามีคุณภาพน่าเชื่อถือที่ปรากฏ ณ ขณะจัดทำ ซึ่งข้อมูลอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา ทั้งนี้ ธนาคารมิอาจรับรองความครบถ้วนสมบูรณ์ ความถูกต้อง หรือความเป็นปัจจุบันของข้อมูลดังกล่าว และไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อชี้แนะ เสนอแนะ ให้คำแนะนำ หรือจูงใจในการตัดสินใจเพื่อดำเนินการใด ๆ อีกทั้งธนาคารจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงหรือทางอ้อมจากการใช้บทความนี้หรือเนื้อหาในบทความนี้ ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม

เนื้อหาและข้อมูลใด ๆ ที่หมดอายุหรือหมดความน่าเชื่อถือในบทความนี้ ถือเป็นทรัพย์สินและทรัพย์สินทางปัญญาของธนาคาร การนำข้อมูลดังกล่าว (ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน) ไปใช้หรือดำเนินการใด ๆ ไม่ว่าด้วยวิธีการใด ๆ ต้องแสดงข้อความถึงสิทธิความเป็นเจ้าของแก่ธนาคาร หรือแหล่งที่มาของข้อมูลนั้น ๆ และไมอนุญาตให้ทำซ้ำ ปรับปรุง ดัดแปลง แก้ไข ส่งต่อ เผยแพร่ หรือกระทำในลักษณะใด ๆ เพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดนอกเหนือจากการใช้ส่วนตัว เว้นแต่จะได้รับอนุญาตล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจากธนาคาร

นักวิเคราะห์

ธนา ตูลยกิจวัตร

0-2208-3587

thana.tunlayakitjawat@krungthai.com

ในปี 2568-69 มูลค่าตลาดธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนนมีแนวโน้มขยายตัวที่ 2.5%YoY และ 2.0%YoY ตามลำดับ แบ่งเป็น 1) เส้นทางระหว่างจังหวัด (สัดส่วน 90% ของมูลค่าตลาดรวม) คาดจะฟื้นตัวได้อย่างจำกัดด้วยอัตราการขยายตัว 2.4%YoY และ 2.0%YoY ตามลำดับ โดยได้แรงหนุนจากจำนวนนักท่องเที่ยวไทยที่คาดว่าจะมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง จาก 198.7 ล้านคน-ครั้ง ในปี 2567 เป็น 204.8 และ 210.3 ล้านคน-ครั้ง ในปี 2568-69 อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังต้องแข่งขันกับระบบขนส่งในรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ที่จะทยอยเพิ่มเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง และอาจส่งผลให้ระดับราคาตั๋วเครื่องบินโดยสารภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงจากปัจจุบัน และ 2) เส้นทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล คาดว่าจะขยายตัวที่ 4.0%YoY และ 2.5%YoY ตามลำดับ โดยได้รับอานิสงส์จากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่คาดว่าจะมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องจาก 35.5 ล้านคนในปี 2567 เป็น 39.0 และ 41.5 ล้านคน ในปี 2568-69 ซึ่งส่งผลดีต่อผู้ประกอบการที่มีเส้นทางเดินรถในแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของชาวต่างชาติ นอกจากนี้ กระแสการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและนโยบายภาครัฐที่สนับสนุนการใช้รถโดยสาร EV รวมถึง ขสมก. ยังมีแนวโน้มที่จะขยายสัมปทานเดินรถประจำทาง EV เพื่อทดแทนรถโดยสารธรรมดาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผู้ประกอบการกลุ่มดังกล่าวยังคงมีแนวโน้มเติบโต สะท้อนจากยอดจดทะเบียนรถโดยสาร EV สะสมในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ที่มีอัตราการเติบโตกว่า 141.7%CAGR อย่างไรก็ตาม สำหรับพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้ประกอบการยังต้องแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถไฟฟ้า รถแท็กซี่ รถเช่า รถจักรยานยนต์รับจ้าง เรือโดยสาร รวมไปถึงการใช้บริการเรียกรถรับส่งผ่านแอปพลิเคชันต่างๆ

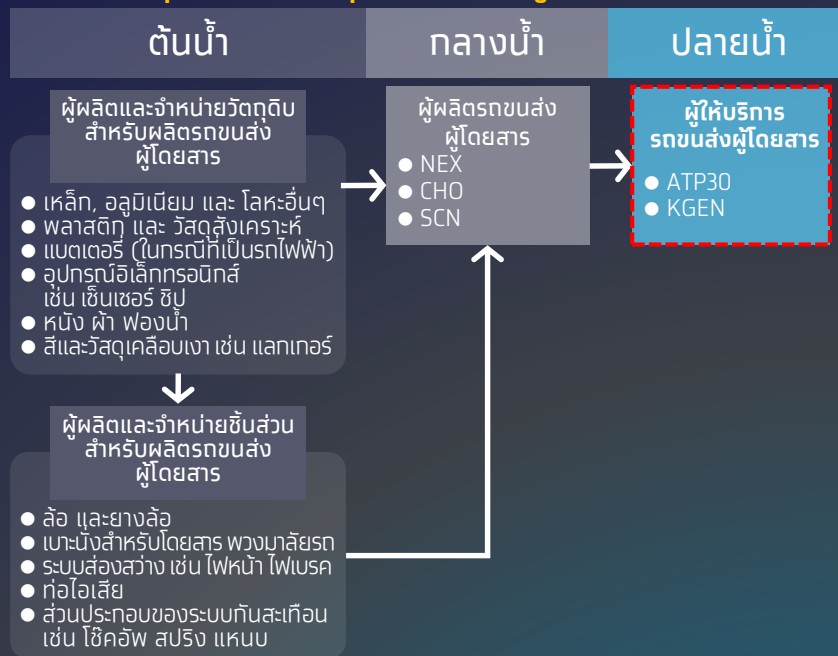
ในช่วง 1-2 ปีนี้ อัตราการกำกับราคาของธุรกิจมีแนวโน้มถูกกดดันจาก 1) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 โดยคาดว่า ในปี 2568-69 ราคาน้ำมันดีเซลจะสูงกว่าปี 2562 ราว 18%-23% และ 2) ค่าแรงงานที่มีโอกาสปรับขึ้นตามนโยบายการขึ้นค่าแรงงานขั้นต่ำ ขณะที่ราคาค่าโดยสารรถสาธารณะยังถูกควบคุมโดยภาครัฐ ทำให้ผู้ประกอบการอาจส่งผ่านต้นทุนไปยังผู้บริโภคได้เพียงบางส่วน รวมถึงผู้ประกอบการบางกลุ่ม เช่น รถร่วมบริการ บขส. ยังมีความเสี่ยงจากการไม่ได้รับต่ออายุสัมปทานเส้นทางเดินรถ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องของรายได้อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ธุรกิจยังต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งจากผู้เล่นในธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนนที่มีจำนวนมาก และธุรกิจขนส่งประเภทอื่น เช่น รถไฟฟ้าที่ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลมากขึ้น สายการบินต้นทุนต่ำที่กลับมาบินมากขึ้น รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ เฟส 1 ที่ได้ทยอยเปิดให้บริการไปแล้ว และโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ เฟส 2 และรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น และอาจกดดันการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารทางถนนในระยะยาว

ในระยะข้างหน้า ผู้บริโภคมีแนวโน้มจะตระหนักถึงการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกับการบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี 2593 ของไทย ผู้ประกอบการควรพิจารณานำแนวคิดด้าน ESG มาผนวกรวมกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อพัฒนาบริการที่สอดคล้องกับเทรนด์ดังกล่าว เช่น การเปลี่ยนไปใช้รถโดยสาร EV การใช้พลังงานทางเลือกอย่าง CNG หรือ ไฮโดรเจน รวมถึงการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถใช้พลังงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เป็นต้น

โครงสร้างและลักษณะการประกอบธุรกิจ

ที่มา: รวบรวมโดย Krunghthai COMPASS

ห่วงโซ่อุปทานของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน



ผลการดำเนินงานของบริษัทจดทะเบียนในธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน

ที่มา: SETSMART ณ ม.ค. 2568 และคำนวณโดย Krunghthai COMPASS

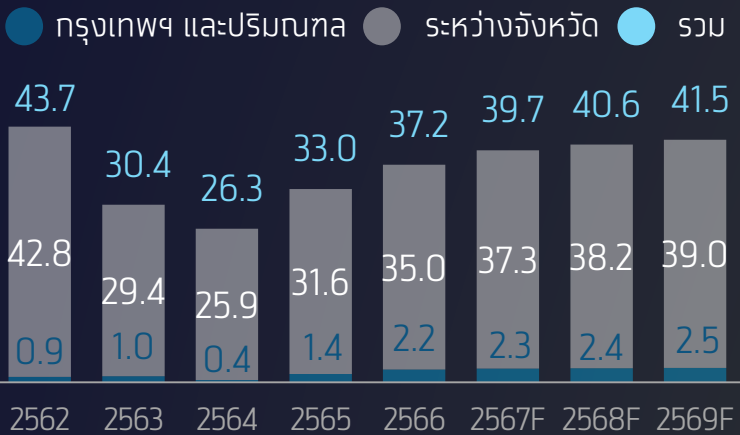
หมายเหตุ: 1. คำนวณจากผลประกอบการของผู้ประกอบการในกลุ่มธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนนจำนวน 2 บริษัท ได้แก่ ATP30 และ KGEM
2. ภาพรวมผลประกอบการของกลุ่มผู้ประกอบการตัวอย่างอาจจะไม่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน เนื่องจากผู้ประกอบการบางส่วนดำเนินธุรกิจและมีผลิตภัณฑ์หลายประเภท
3. ภาพรวม Net Income ในช่วง 9M2567 ถัดลบ มีสาเหตุหลักมาจากต้นทุนการให้บริการของ KGEM เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากค่าเชื้อเพลิง และค่าจ้างแรงงานที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ KGEM มีรายได้หลักมาจากการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วน 71% ของรายได้รวมในช่วง 9M2567 และอีก 29% มาจากการขนส่งสินค้า

ปี 2566 (ล้านบาท)				9M2567 (ล้านบาท)			
Revenue (%YoY)	Operating Profit (%YoY)	Net Income (%YoY)	ROE (%)	Revenue (%YoY)	Operating Profit (%YoY)	Net Income (%YoY)	ROE (%)
1,161.6 (+47.0%)	12.0 (-152.1%)	-8.2 (-71.9%)	-0.7%	1,053.1 (+12.6%)	-65.5 (-181.8%)	-93.4 (-288.1%)	-11.3%

มูลค่าตลาดธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนนโดยรวมในปี 2568-69 มีโอกาสขยายตัว 2.5%YoY และ 2.0%YoY ตามลำดับ ทั้งนี้ สัดส่วนรายได้มากกว่า 90% อยู่บนเส้นทางเดินรถระหว่างจังหวัด ซึ่งคาดว่าจะเติบโตได้ 2.4%YoY และ 2.0%YoY ตามลำดับ ขณะที่การเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีสัดส่วนไม่ถึง 10% และคาดว่าจะขยายตัวได้ 4.0%YoY และ 2.5%YoY ตามลำดับ

ที่มา: BOL-Enlite คาดการณ์โดย Krungthai COMPASS

มูลค่าตลาดขนส่งผู้โดยสารทางถนนของไทย (พันล้านบาท)

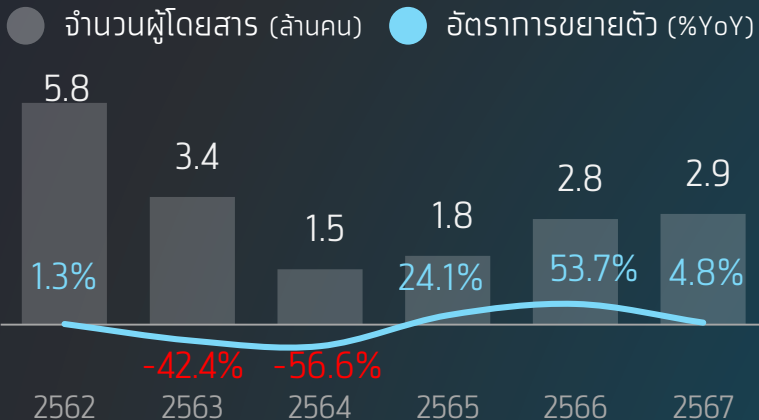


	อัตราการเติบโต (%YoY)	
	2568f	2569f
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	+4.0%	+2.5%
ระหว่างจังหวัด	+2.4%	+2.0%
รวม	+2.5%	+2.0%

จำนวนผู้โดยสารรถสาธารณะระหว่างจังหวัดมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยได้แรงหนุนจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวชาวไทยที่มีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย เช่น รถเช่า สายการบินบินต้นทุนต่ำภายในประเทศ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารรถสาธารณะระหว่างจังหวัดในระยะข้างหน้าอาจเติบโตต่ำกว่าจำนวนนักท่องเที่ยวในภาพรวม

ที่มา: บขส. และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา คาดการณ์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: จำนวนผู้โดยสารเป็นไปตามปีงบประมาณของ บขส.

จำนวนผู้โดยสารรถสาธารณะระหว่างจังหวัด



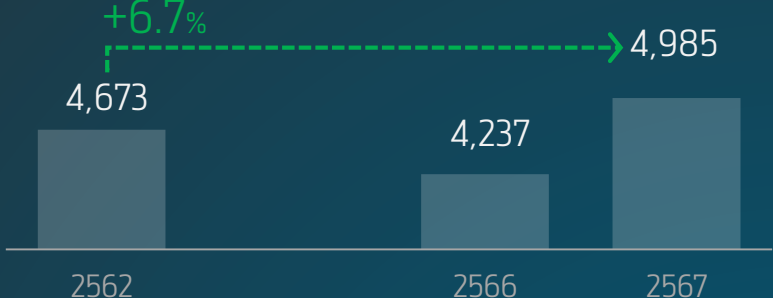
จำนวนนักท่องเที่ยวของไทย

นักท่องเที่ยว	2562	2566	2567F	2568	2569F
ต่างชาติ (ล้านคน)	39.9	28.2	35.5	39.0	41.5
(%YoY)	4.6	154.4	26.3	9.8	6.4
ไทย (ล้านคน-ครึ่ง)	172.7	181.8	198.7	204.8	210.3
(%YoY)	3.5	21.6	9.3	3.1	2.7

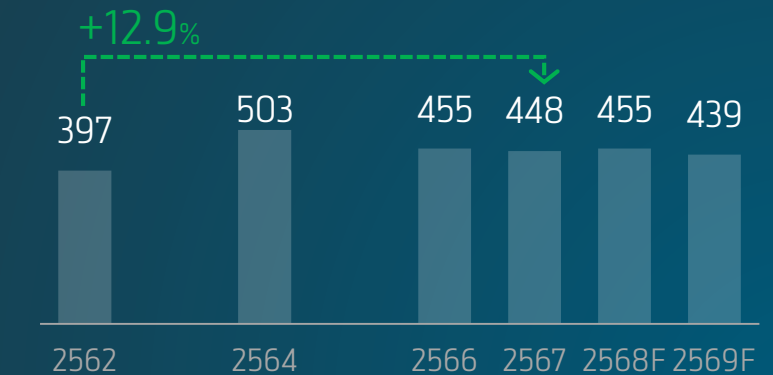
ค่าโดยสารรถสาธารณะระหว่างจังหวัดเฉลี่ยในปี 2567 เพิ่มขึ้นประมาณ 12.9% เมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 รวมถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติมีค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากปี 2562 ราว 6.7% ส่วนค่าโดยสารรถสาธารณะเฉลี่ยในปี 2568 มีแนวโน้มปรับขึ้นเล็กน้อยตามราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ยที่ 32.5 บาทต่อลิตร จาก 32 บาทต่อลิตรในปี 2567 ก่อนที่จะปรับลงเล็กน้อยในปี 2569 ตามราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ยที่ 31.3 บาทต่อลิตร

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, บขส. และธนาคารแห่งประเทศไทย
คาดการณ์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยเป็นไปตามปีงบประมาณของ บขส.

ค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางภายในประเทศของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (บาท/คน/ทริป)



ราคาค่าโดยสารรถสาธารณะระหว่างจังหวัด

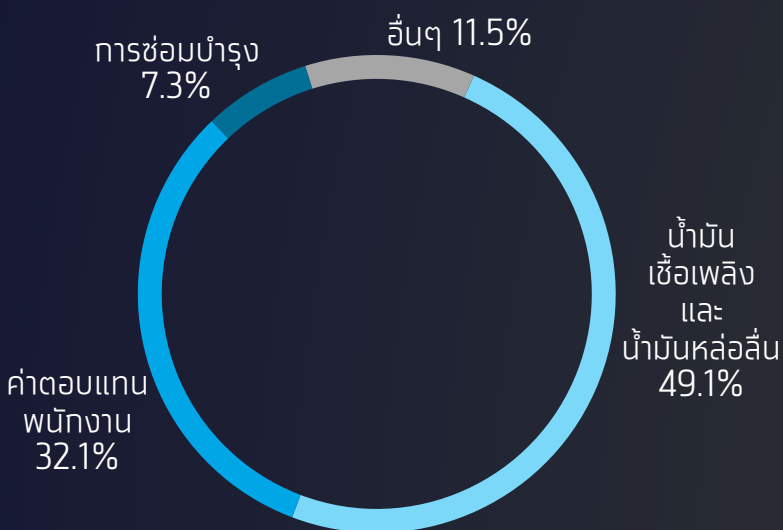


ต้นทุนของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน 49.1% เป็นต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น อีก 32.1% เป็นค่าตอบแทนพนักงาน ขณะที่ค่าใช้จ่ายด้านการซ่อมบำรุงคิดเป็นสัดส่วนราว 7.3% และส่วนที่เหลือ 11.5% เป็นค่าใช้จ่ายอื่นๆ อาทิ ค่าสาธารณูปโภค ค่าโฆษณา และส่งเสริมการขาย

ในช่วงปี 2568-69 อัตราการทำกำไรของธุรกิจมีแนวโน้มถูกกดดันจาก 1) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังอยู่ในระดับสูงเมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 โดยคาดว่า ในปี 2568-69 ราคาน้ำมันดีเซล จะอยู่ที่ 32.5 และ 31.3 บาทต่อลิตร ซึ่งสูงกว่าช่วงก่อนโควิด-19 ราว 18-23% และ 2) ค่าแรงงานที่มีโอกาสปรับขึ้นตามนโยบายการขึ้นค่าแรงงานขั้นต่ำ ขณะที่ราคาค่าโดยสารรถสาธารณะยังถูกควบคุมโดยภาครัฐ

ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โครงสร้างต้นทุนของธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน

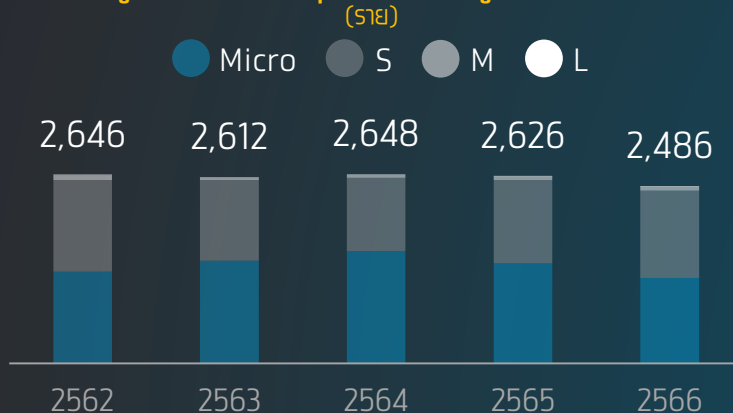


แม้จำนวนผู้ประกอบการจะมีแนวโน้มลดลง โดยส่วนหนึ่งเป็นจากผลกระทบจากโควิด-19 ทำให้ในช่วงที่ผ่านมาผู้ประกอบการบางส่วนเริ่มมีการขายกิจการให้กับผู้ประกอบการรายใหญ่มากขึ้น แต่ธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนนยังมีการแข่งขันที่สูงมาก สะท้อนจากค่า HHI Index¹ ในปี 2566 ที่มีค่าเพียง 96 เนื่องจากผู้เล่นสามารถเข้า-ออกจากตลาดได้ง่าย และไม่ต้องใช้เงินลงทุนที่สูงมากนัก โดยมีจำนวนผู้ประกอบการในตลาดเกือบ 2,500 ราย ทั้งนี้ มากกว่า 95% เป็นผู้ประกอบการขนาดย่อม (S) และผู้ประกอบการรายย่อย (Micro) ซึ่งนอกจากธุรกิจจะต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้นจากผู้เล่นในธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนนที่มีจำนวนมาก ยังต้องแข่งขันกับธุรกิจขนส่งประเภทอื่น เช่น รถไฟฟ้าที่ครอบคลุมมากขึ้น สายการบินต้นทุนต่ำ รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ที่มา: BOL-Enlite รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

หมายเหตุ: ¹ HHI Index เป็นดัชนีที่ใช้เพื่อวัดความสามารถในการแข่งขันทางการตลาด โดยธุรกิจที่มีค่า HHI ต่ำกว่า 1,500 ถือว่าเป็นตลาดที่มีการแข่งขันสูง (ค่า ยิ่งน้อยการแข่งขันยิ่งสูง) ค่า HHI 1,500 ถึง 2,500 ถือว่าเป็นตลาดที่มีการแข่งขันปานกลาง และค่า HHI 2,500 ขึ้นไป ถือว่าเป็นตลาดที่มีการแข่งขันต่ำ

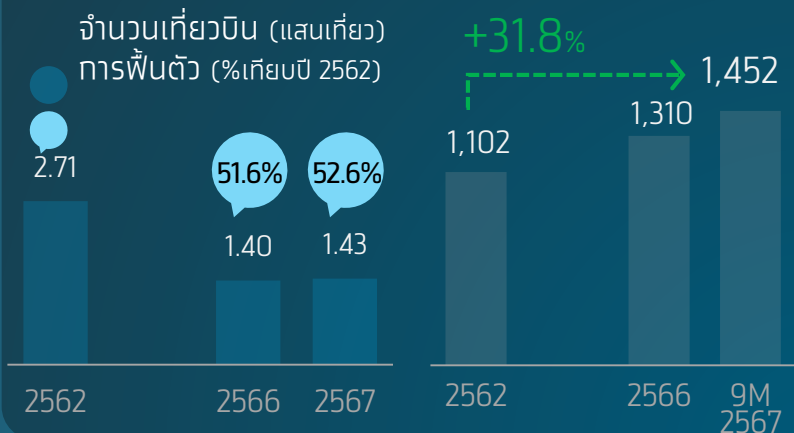
จำนวนผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางถนน



แม้ว่าจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศของสายการบินต้นทุนต่ำในปี 2567 ที่ผ่านมามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเพียง 52.6% เมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ราคาตั๋วเครื่องบินภายในประเทศโดยเฉลี่ยในช่วง 9M2567 ยังสูงกว่าปี 2562 ถึง 31.8% แต่คาดว่าในปี 2568-69 ราคาตั๋วเครื่องบินจะมีแนวโน้มลดลง จากจำนวนเที่ยวบินในประเทศของสายการบินต้นทุนต่ำและจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทอปรกับการเดินทางโดยรถโดยสารทางถนนมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยสูง โดยองค์การอนามัยโลก (WHO) จัดอันดับให้ไทยเป็นประเทศที่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับที่ 9 ของโลก และเป็นอันดับที่ 1 ของเอเชีย ทำให้แม้ว่าราคาตั๋วเครื่องบินจะแพงกว่าการใช้รถโดยสารสาธารณะ แต่ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัยที่สูงกว่า ผู้บริโภคบางส่วนจึงมีแนวโน้มจะเลือกเดินทางโดยเครื่องบินแทนการโดยสารรถสาธารณะระหว่างจังหวัดมากขึ้น

ที่มา: บมจ. ท่าอากาศยานไทย และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวบรวมโดย Krungthai COMPASS

จำนวนเที่ยวบินในประเทศของสายการบินต้นทุนต่ำ (ซ้าย) และราคาตั๋วเครื่องบินภายในประเทศโดยเฉลี่ยของสายการบินต้นทุนต่ำ (บาท/คน) (ขวา)



อุตสาหกรรมขนส่งผู้โดยสารทางถนนเป็นอีกหนึ่งอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อน เนื่องจากยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ใช้รับส่งผู้โดยสารยังเป็นรถยนต์เครื่องยนต์สันดาปภายใน โดยภาคขนส่งมีการปล่อยก๊าซ CO₂ สูงถึง 41.5 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนถึง 34% เมื่อเทียบกับการปล่อยก๊าซ Co₂ โดยรวมของไทยในช่วงครึ่งแรกของปี 2567 ที่ 121.9 ล้านตัน ทั้งนี้ ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งมีแนวทางในการปรับตัว 3 แนวทางหลัก ได้แก่

1. เชื้อเพลิงทางเลือก เช่น การใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG เข้ามาเป็นส่วนผสมกับน้ำมันดีเซล หรือใช้ไบโอดีเซล
2. การหันไปใช้ EV แทนเครื่องยนต์สันดาป ซึ่งปัจจุบัน มีรถโดยสาร EV มากขึ้นในพื้นที่กรุงเทพฯ และจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น เชียงใหม่ และขอนแก่น
3. การนำเทคโนโลยีมาช่วยประหยัดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เช่น telematics ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุด และแก้ปัญหาการวางแผนเส้นทางการเดินทาง

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)
หมายเหตุ: เป็นข้อมูลช่วงครึ่งแรกของปี 2567

สัดส่วนการปล่อยก๊าซ CO₂ ของไทย



ความเคลื่อนไหวด้าน ESG ของผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางถนนของไทย ที่มา: รายงานของแต่ละบริษัทฯ รวบรวมโดย Krungthai COMPASS	
ไทย สมายล์บัส	● ให้บริการรถเมล์ไฟฟ้า (EV) 100% ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อลดมลพิษทางอากาศและเสียง โดยมีสถานีชาร์จไฟฟ้าที่ได้รับการพัฒนาให้เหมาะสมกับการให้บริการระยะยาว ซึ่งช่วยลดการปล่อย CO₂ ได้มากกว่า 30% เมื่อเทียบกับรถเมล์ดีเซล
ขสมก.	● เริ่มโครงการทดลองใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิงในรถโดยสาร ก่อนเปลี่ยนผ่านสู่รถ EV ในอนาคต เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน โดยสามารถลดการปล่อย PM 2.5 ลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับรถโดยสารแบบเก่า
นครชัยแอร์	● นำเทคโนโลยี AI มาช่วยจัดการเส้นทางการเดินรถเพื่อลดระยะทางและเวลาในการขนส่ง ซึ่งช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึง 15% และส่งผลให้มีการปล่อยปล่อยก๊าซ CO₂ ลดลง
บขส.	● นำระบบจองตั๋วออนไลน์มาแทนการพิมพ์ตั๋วกระดาษ เพื่อลดการใช้กระดาษและพลังงานในสำนักงาน ส่งผลให้ลดการใช้กระดาษลงได้มากกว่า 50%
รถร่วมบริการ ขสมก. อื่นๆ	● กรมการขนส่งทางบกรายงานว่าหลายบริษัทได้ติดตั้ง ระบบกรองมลพิษ (Diesel Particulate Filter, DPF) ในรถโดยสารเพื่อลดการปล่อยเขม่าควันและสารพิษในอากาศ ซึ่งช่วยลดการปล่อย PM 2.5 ได้ถึง 80% ในรถโดยสารรุ่นเก่า

ในระยะข้างหน้า ผู้ประกอบการในกลุ่มที่ใช้รถโดยสาร EV ยังมีโอกาสเติบโต เนื่องจาก 2 ปัจจัยสำคัญ ได้แก่ 1) การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถสาธารณะยังมียังมีโอกาสขยายพื้นที่บริการ โดยปัจจุบัน รถโดยสารสาธารณะในกรุงเทพฯ มีเส้นทางครอบคลุมเพียง 57% ขณะที่พื้นที่นอกกรุงเทพฯ รถขนส่งสาธารณะมีเส้นทางครอบคลุมเพียง 13%-46% 2) ในระยะข้างหน้าผู้ประกอบการที่มุ่งเน้นการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยการสำรวจของ Booking.com พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม 76% ตั้งเป้าไปที่การเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น และ 43% ยินดีจ่ายเพิ่มเพื่อการเดินทางที่สะอาดยิ่งขึ้น ทบปรกับความต้องการบรรลุลความเป็กลางทางคาร์บอนภายในปี 2593 ของไทย รวมถึงนโยบายสนับสนุนการใช้รถโดยสารไฟฟ้าเชิงพาณิชย์จากภาครัฐ² ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา ผู้ประกอบการเริ่มมีการใช้รถโดยสาร EV มากขึ้นแล้ว โดยการจดทะเบียนรถโดยสาร EV สะสมในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตถึงกว่า 141.7%CAGR

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย(TDRI), กรมการขนส่งทางบก
คาดการณ์โดย Krungthai COMPASS
หมายเหตุ: ² [บีโอไอสรุป 2 มาตรการ EV หนุนใช้รถบัสไฟฟ้า](#)
คำนวณจากยอดจดทะเบียนใหม่ของรถโดยสารสาธารณะ EV ในช่วงปี 2562-2567

ยอดจดทะเบียนสะสมของรถโดยสารสาธารณะ EV (คัน)

